

Estratto Rassegna Stampa Assoporti martedì, 09 febbraio 2021

Assoporti Associazione Porti Italiani Ufficio Comunicazione

data

martedì, 09 febbraio 2021

ITALIAN PORTS ASSOCIATION



assegna stampa



INDICE



Prime Pagine

Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021 II Fatto Quotidiano Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021 II Foglio Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021 II Giornale Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021 II Giorno Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021 II Manifesto Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021 II Mattino Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021 II Messaggero Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021 II Resto del Carlino Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021 II Secolo XIX Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021 II Sole 24 Ore Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021 II Tempo Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021 Italia Oggi Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021	
09/02/2021 La Repubblica Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021 La Stampa Prima pagina del 09/02/2021	
09/02/2021 MF Prima pagina del 09/02/2021	
rieste	
09/02/2021 Il Piccolo Pagina 26 Adesso Trieste punta su rigenerazione energetica rionale e porto)
08/02/2021 IINordEstQuotidiano Intervista a Zeno D' Agostino, presidente del Porto di Trieste	
08/02/2021 Shipping Italy Apt Gorizia ha messo a gara il collegamento marittimo estivo fra	Trieste e Grado

Genova, Voltri

09/02/2021 Corriere Adriatico Pagina 16 Schermi in piazza per leggere la qualità dell'aria	51
09/02/2021 II Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 41 Inquinamento, il porto è l' osservato speciale	52
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta	
09/02/2021 II Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35 Luciani (Cpc): «Ora il porto deve puntare sui traghetti»	53
09/02/2021 II Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33 In abbandono l' area archeologica della Frasca	54
09/02/2021 La Provincia di Civitavecchia Pagina 2 Frasca, Magliani scrive all'Adsp	55
08/02/2021 La Provincia di Civitavecchia Villa romana alla Frasca, Magliani scrive all' Adsp	56
08/02/2021 CivOnline Frasca, Magliani scrive all' Adsp sullo stato della Villa romana	57
08/02/2021 CivOnline Villa romana alla Frasca, Magliani scrive all' Adsp	58
09/02/2021 La Provincia di Civitavecchia Pagina 2 Adsp: il capitano di vascello Savarese si candida a segretario generale	dell'ente
08/02/2021 Corriere Marittimo Il comandante Lorenzo Savarese si candida a segretario generale dei μ Roma	60 porti di
08/02/2021 CivOnline Metalmeccanici a Torre nord: è di nuovo sciopero	61
08/02/2021 La Provincia di Civitavecchia Tvn, ancora sciopero per i metalmeccanici in Enel	62
08/02/2021 CivOnline Tvn, ancora sciopero per i metalmeccanici in Enel	63
08/02/2021 La Provincia di Civitavecchia Prc: lavoratori del crocierismo senza prospettive	64
08/02/2021 Latina Oggi I Trano: "Blue Economy è una risorsa fondamentale per il Lazio"	La Redazione 65
Bari	
09/02/2021 La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 34 Mola crede nel turismo e vara il Piano coste	66
09/02/2021 Quotidiano di Puglia Pagina 1 RECOVERY, ZES E ZONE FRANCHE: VA RECUPERATO IL TEMPO F	67 PERSO
09/02/2021 Quotidiano di Puglia Pagina 27 Recovery, Zes e zone franche	68
09/02/2021 Quotidiano di Puglia Pagina 9 Fs: «Servono 7 milioni per riaprire lo Scalo» La Regione: «Ci saremo»	69
08/02/2021 II Nautilus Prefettura di Bari e AdSP MAM sottoscrivono un Protocollo di Legalità	Redazione 71
08/02/2021 Informazioni Marittime Porto di Bari estende i controlli antimafia	72
08/02/2021 Messaggero Marittimo Protocollo di legalità AdSp Mam e prefettura di Bari	Redazione 73

08/02/2021 Bari, Patto	Port News di legalità alla firma	di Redazione Port News
08/02/2021 Prefettura o	Puglia Live di Bari e AdSP MAM sottoscrivono un Protocoll	lo di Legalit.
Brindisi		
09/02/2021 Autorità di S	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina Sistema Portuale, maggiori controlli contro le in	
09/02/2021 «Il presider	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina nte Emiliano le promesse elettorali e il deposito	
09/02/2021 Cono d' atte mossa	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina erraggio lavori attesi da 2 anni Titi invita chi di	
09/02/2021 Cono d' atte	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10 erraggio: polemica sulla data di avvio del cantid	ere
09/02/2021 «Pista più s	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10 stretta? Con il Recovery Plan potremmo allunga	arla sull' altro lato»
Taranto		
09/02/2021 «Piano per	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 9 Taranto, porto e Zes i punti dai quali bisogna r	ripartire»
Manfredo	onia	
09/02/2021 Con la zona	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pag a franca doganale in arrivo opportunità di svilu	
Gioia Tau	ıro Crotone Corigliano Palmi	
09/02/2021 La Uiltraspo	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27 orti ad Agostinelli «Non dia colpe ai lavoratori»	
09/02/2021 La Uil ad A	II Quotidiano della Calabria Pagina 10 gostinelli «Non capiamo le sue denunce»	
09/02/2021 «Agostinell	Il Quotidiano della Calabria Pagina 20 i? Una crisi isterica»	
08/02/2021 Gioia Tauro	Corriere Marittimo o, calo dei traffici nel 2021; Agostinelli chiede in	mpegno ai lavoratori
	FerPress o: lettera aperta del Commissario Agostinelli su a possibile crisi del porto	questioni importanti
08/02/2021 Lettera di A	Messaggero Marittimo gostinelli alla Comunità portuale	Vezio Benetti
08/02/2021 Lettera ape	Primo Magazine erta di Andrea Agostinelli alla Comunità portuale	GAM EDITORI e
Cagliari		
09/02/2021 Cagliari-Arb	La Nuova Sardegna Pagina 29 patax, oggi niente nave	

09/02/2021 L'Unione Sarda Pagina 8 Lo scambio di mail per il Porto canale	97
09/02/2021 L'Unione Sarda Pagina 8 I lavoratori: servono certezze	98
08/02/2021 Ansa Porto canale: protesta lavoratori in Consiglio regionale	99
08/02/2021 Sardinia Post Porto canale, la protesta dei lavoratori: "Deiana dell' Authority si deve dimettere"	100
08/02/2021 Messaggero Marittimo Redazione 58 milioni per Porto Torres	101
Catania	
08/02/2021 Messaggero Marittimo Redazione Chiovelli commissario AdSp Sicilia orientale	102
Augusta	
09/02/2021 La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 19 Pantano Daniele e darsena candidate per le aree Zes	103
08/02/2021 Siracusa Oggi redazione Recovery plan, interventi possibili: porto di Augusta e filiera dell' idrogeno per l' industria	104
Palermo, Termini Imerese	
09/02/2021 MF Pagina 1 Normanni, Aquile & Elefanti	105
Focus	
09/02/2021 II Secolo XIX Pagina 14 ALBERTO QUARATI «I porti italiani? Giusto siano pubblici Ma tornino ad ascoltare le aziende»	106
08/02/2021 Shipping Italy Gli autotrasportatori siciliani in protesta si rivolgono a D'Agostino e a Grimaldi	108
08/02/2021 Notiziario Assoporti Focus atti parlamentari	109

MARTEDÌ 9 FEBBRAIO 2021

Corriere della sera

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821 Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

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





La sua storia in un libro La rivincita di Francesca «Ho sconfitto i bulli» di Giusi Fasano

L'archeologo ucciso dall'Isis Era sepolto nel deserto il martire di Palmira di **Lorenzo Cremonesi** a pagina **17**



Le linee del programma nel secondo giro di consultazioni. Calendario scolastico rivisto per recuperare il tempo perso

raghi, i 5 punti per il rilancio

Il M5S farà votare gli iscritti su Rousseau. Svolta della Lega, verso il sì al Recovery in Europa

DEIPARTITI di Venanzio Postiglione

LO SPECCHIO

o specchio. Ecco cosa sta succedendo. I partiti scrutano la propria immagine riflessa: non come Narciso, che si guardava nell'acqua e si piaceva tanto, ma con tutti i dubbi e le incognite tutti i dubbi e le incognite di una stagione di passaggio, Quello che era, e si vedeva, già adesso non esiste più. Lo specchio è Mario Draghi. Febbraio del 2021 diventa una data che divide in due la storia divide in due la storia politica degli ultimi tempi: ci sono i vecchi partiti prima dell'incarico e ci saranno i partiti riveduti e corretti del nuovo corso. continua a pagina 26

Ambiente, sanità con la campagna vaccini da accelerare, il lavoro con la «tutela» per chi resta senza, le imprese (con un sostegno anche alle banche) e la scuola. Ecco le cinque priorità per il presidente incaricato Mario Draghi. I punti dai quali partire. Le linee di programma delineate nel secondo giro di consultazioni con i partiti prima sultazioni con i partiti prima di salire al Colle per sciogliere la riserva. Nel frattempo il M5S, sempre in fermento, fa-rà votare gli iscritti sulla piat-taforma Rousseau. Inoltre prende corpo la proposta di rivedere il calendario scolastico per recuperare il tempo perso a causa della pandemia. da pagina 2 a pagina 11



LE MOSSE DEL CARROCCIO A BRUXELLES Un colpo al sovranismo

a Lega che a Bruxelles difende Mario Draghi dall'attacco dell'ultradestra tedesca, sua alleata, magari è un episodio minore. continua a pagina 2

I CINQUE STELLE E LE SCELTE ONLINE

La piattaforma come rito

di Marco Imarisio

S e la liturgia conta più di un governo di salvezza nazionale, i Cinque Stelle hanno un problema enorme.

continua a nagina 8

&L'ANNIVERSARIO Il mio amico Ottavio Missoni, pirata dalmata



dàghela co sta Antigone, mi diceva Ottavio Missoni quando sul Corriere usciva un mio articolo che parlava, non per la prima né per la seconda volta, della «più radiosa figura umana mai apparsa sulla Terra», come la chiamava Hegel.

continua a pagina 37

LE CAPACITÀ NECESSARIE

opo anni passati a cercare un «popolo» mitico e indistinto su cui fondare effimere fortune elettorali, ora fortune elettorali, ora è il popolo che cerca una élite per farsi guidare fuori dal guaio in cui siamo. Si spiega così l'ampio favore con cui gli italiani hanno accolto l'incarico a Draghi e il suo tentativo di formare un governo. Il sostegno quasi unanime delle forze politiche ne è una conseguenza. conseguenza. continua a pagina **11**



Federica Picasso, 35 anni, sposata e madre di tre figli è morta a Ge

La mamma in monopattino travolta da un Tir

A veva accompagnato la figlia di sei anni a scuola e stava rientrando a casa in monopattino. Poco lontano dal centro di Genova è stata travolta e uccisa da un Tir. Federica Picasso, aveva 35 anni. L'autista del mezzo pesante, sotto choc, è risultato negativo ai test di alcool e droga. Da chiarire la dinamica. Ei n tutto il Paese cresce l'allarme sicurezza per le due ruote elettriche: troppi incidenti. a pagina 20 Fulloni, Ribaud

NICOLA MAGRINI IL DIRETTORE DELL'AIFA

«Vaccineremo dieci milioni di italiani al mese»

D a aprile in poi «potremmo essere in grado di vaccinare dieci milioni di cittadini al mese». Nicola Magrini, direttore generale del-l'Agenzia italiana del farmaco detta i tempi e icura sull'efficacia del vaccino AstraZene ca. «È adatto ai lavoratori e partiremo con i più esposti: forze dell'ordine e însegnanti». Per gli anziani dosi di «Moderna o Pfizer».

PIÙ RICERCA E PIÙ ASSISTENZA

VIRUS. COSA CAMBIERÀ

di Sergio Harari

n anno fa il Covid ha colpito con tutta la sua drammaticità il nostro Paese prima, e il mondo intero subito dopo. In Italia abbiamo contato già 90 mila morti. Ora c'è il vaccino, nuove terapie potrebbero presto dare un nuovo contributo contro il virus, e il sistema sanitario ha fatto molto. Ma non siamo ancora usciti dalla tempesta.

IL CAFFÈ

mo Gramelli

ll'arrivo in Sicilia di una nave di mi-granti, chissà quanti dirigenti del Pd si saranno precipitati sui social di Salvini nella speranza di imbattersi in una spacconata sovranista che desse loro una splendida scusa per non salire con lui sullo zatterone di Draghi. Invece, oltre a un inno alla cara madre Europa, vi hanno trovato una foto crepuscolare della sua ca-meretta d'infanzia. Per dare l'idea, l'imma gine più trasgressiva era un selfie con Ber-tolaso. ll'arrivo in Sicilia di una nave di mi

tolaso.

Nella conversione che ha colto l'apostolo delle felpe sulla via tra il Papeete e Bruxelles, c'entrano San Giorgetti e i Draghi,
con il contorno di produttori del Nordest
smaniosi di essere governati da un profesionista, ma non è difficile scorgere anche
una giocosa vena di sadismo. La si è vista

Il sadico Salvini

affiorare quando Salvini ha promesso «as-sidue frequentazioni» con il Pd, già pregu-stando la reazione di Zingaretti, il quale si contorce tra il desiderio di rifiutare quella mano tesa, apparentemente disinfettata da ogni intenzione ostile, e l'impossibilità da ogni intenzione ostile, e l'impossibilità di fanto senza passare per inresponsabile. Il Salvini convertito in euro è come un rapper che si imbuca a una festa di gala, ma ostentando tale cortesia che nessuno dei presenti se la sente di mandarlo via e nemeno di andarsene, per paura di sembrare prevenuto. A Zinga non resta che l'arma fine-di-mondo: proporre Greta Thunberg all'Ambiente e Carola Rackete all'Interno. Ma state cert che, pur di fargli un dispetto, il nuovo Salvini iscriverebbe alla Lega Euro anche loro.





Il Fatto Quotidiano



Draghi propone di prolungare l'anno scolastico fino al 30 giugno. Lo aveva fatto anche Lucia Azzolina e i sindacati l'avevano bloccata. Che faranno ora?





Martedi 9 febbraio 2021 – Anno 13 – nº 39 Redazione: via di Sant'Erasmo nº 2 – 00184 Roma tel. +39 06 32818.1 – fax +39 06 32818.230





€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 10,70 con il libro "Per questo ho vissuto"

Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46)

Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SI ERANO TANTO AMATI

"Mafiosi", "Pulite i cessi": gli insulti tra i nuovi amici

GIARELLI A PAG. 6 - 7

ECCO IL PROGRAMMA

Draghi, 8 punti per tener insieme tutti gli opposti



DI FOGGIA E ZANCA

MODELLO LOMBARDIA

Ideona di Salvini: "Piano Bertolaso per l'Italia intera"

SPARACIARI A PAG. 9

ROMA, OGGI IN PIAZZA

Navigator, niente flop. Ma sabotati dai "governatori"

O ROTUNNO A PAG. 17

" FIROPEANS FIRST

Il nuovo Matteo con Sasha von der Leyen al Papeten

» Selvaggia Lucarelli

uando pensavamo di averle viste tutte, sfiniti da un anno di epidemia, ancora frastornati
dall'inglese di Renzi, dall'italiano
di Di Maio e
dalle scottanti
testimonianze
degli amici del
catechismo di
Mario Draghi, è ar-

catechismo di Mario Draghi, è arrivata pure la svolta europeista di Matteo Salvini. Roba che nella lista delle svolte improbabili del 2021 veniva esattamente dopo la svolta evgana di Salt Bae e quella satanista di Fabio Fazio. A PAG. 20

O PROVENZANI

THE CROWN E REALTÀ

nascosto il tesoro"

SVOLTA EUROPEISTA DI SALVINI DE DI SPERE UN SPERE UN ROCHEMANTE ASLLO!

PANDEMIA Decreto: Speranza aspetta l'esecutivo nascente

Primi vaccini agli ottantenni Mistero sul nuovo dl Covid

■ Nel Lazio ieri si sono svolte con molta tranquillità le file delle persone più anziane. Il governo ha pronti gli aggiornamenti al piano vaccinale. Problema Astrazeneca in Sudafrica

O BISBIGLIA, MANTOVANI, MARGOTTINI A PAG. 10 - 11



M5S E DRAGHI IL VOTO SU ROUSSEAU E L'ATTACCO DEI NEO-"ALLEATI"

"Torni la prescrizione Aboliamo Bonafede"

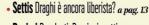


LE NOSTRE FIRME

"E la Regina fece
pressioni per tener

• Padellaro Salvini non è più fascio? a pag. 3

• Sattie Draghi è apogra liborieta?



- Ranieri Recalcati, Renzi e i matti a pag. 5
 Pasquino Mistero su temi e tempi a pag. 13
- Lerner Troppi "tagliacuci" sul Pci a pag. 21
- Scanzi I coerenti Meloni&Calenda a pag. 13

I LEADER A TAVOLA

Cucina&potere: la politica è tutta un magnamagna

ANTONIUCCI A PAG. 22



"Non condivido le tue idee, ma mi batterò fino alla morte affinché tu possa farmi entrare nel tuo governo" (Matteo Salvini) WWW.SPINOZA.IT

Solo posti in piedi

) Marco Travaglio

iù avanzano le consultazioni, più empatizziamo con Mario Draghi. Inondato dalla saliva dei laudatores' a prescindere' (non ha ancora detto una parola, ma gir à miracoli con la sola forza del pensiero: tipo San Francescoche ammansiscei lupo sovranista). Perseguitato dalle esegesi sui contenuti della mitica 'Agenda Draghi' (una Treccani, per farci stare tutto quelche gli attribuiscono). Molestato dalle autopromozioni di aspiranti ministri che soffrono esoffrono. E assediato da noti buspiranti ministri che soffrono esoffrono. E assediato da noti buspiranti entirate si considerate del MSS per non parlare di B. e del figlioccio rignane-prevazzole del MSS per non parlare di B. e del figlioccio rignane-se, i camuffamenti del Cazzaro dalla felpa al doppiopetto e dalla mascherina di Trump a quella di Carola, ma più di tutto il Pd che finge di credergli). Roba che non augureremmo al nostro peggior nemico (anche perché esolo l'antipasto: il governo non è ancora nato), figurarsi a una personalità del livello di Draghi, che fino a 7 giorni fa se ne stava in Umbria in attesa che lo eleggessero al Colle, ma senza far nulla perché ciò accadesse. E ora deve tenere insieme tutto e il suo contrario e riuscire a non ridere in fiaccia a Salviniche gli rifila l'modello Lombardia (record mondiale di morti: a quel punto, meglio un battaglione di serial killer).

bardia" (record mondialed morti: a quel punto, meglio un battaglione di serial killer).

Forse si starà domandando cosa sia un "governo tecnico, ma
politico" eche differenza passi fra
un ministro "politico", "tecnico",
"tecnico", politico", "di area" (o di
aria), "politico manon numeroumo" (dal due in giù), essendo i
centauri, le sirene, i minotauri e
glircocervi difficilimente reperibili sul mercato. E, in base alle
leggi della fisica, quanti ministri
possano entrare in un governo,
posto che se restasse fuori un'altara volta la leggendaria Cartabia
ne farebbe una malattia, l'ubiquo
Bentivogli detta programmi di
governo su mezza dozzina di
giornali e la Bonino, dall'atto det
suo zerovirgola e degli appena 45
anni di Parlamento, vince la proverbale ritrosia e si dice generosamente "disponibile a fare il ministro" con Salvini e Di Maio che
fino a ieri avrebbe affidato all'esorcista (laico, si capisce). Insomma, restano solo posti in piedii. E c'è pure il voto su Rousseau
perché, fra una piroetta e l'altra, i
58telle si son ricordati di avere
degli iscritti (problema che gli
altri partiti non hanno o non si
pongono). E li può succedere di
tinto: non che, dopo l'apertura di
Grillo, passino all'opposizione;
ma che magari si astengano o
condizionino la fiducia alla presenza di ministri propri (internio
condizionino la fiducia dia la presenza di ministri propri (internio
condizionino la fiducia dalla presenza di ministri propri (internio
stermi) nel posti-chiave Giustizia, Lavoro, Sviluppo- Ambiente,
Scuola. Sempreché chi scrive il
questio si ricordi che, tra l'opposizione ottusa e la resa senza con-





IL FOGLIO

quotidiano 🏥





L'aria rasserenata del nord dopo due guerre perse contro Covid e governo. L'ipotesi di un nuovo Salvini può ristorare anche il Pd

Milano. L'aria serena del nord, tornata azzurra dopo lunghi mesi di grigio e umido, humus fertile di virus, è un po' l'immagine di quel "qualcosa è già cambiato", o del più prudente "potrebbe cambiare", che la sola comparsa di

DI MAURIZIO CRIPPA

DI MARIZZO CEIPPA.

Mario Draghi ha prodotto ("in sembra di tornare a respirare", è l'esordio di più di un nostro interlocutore milanezclama egesso, ovviamente le piataforme produttive edell'innovazione e della logistica che portano le merci in Europa aspettano ansimanti che si esprima la piataforma
Rousseau. Ma l'aria di Draghi ha già nei fatti aperto una
nestra. Nell'ultimo anno tutte le regioni del nord hanno
subito un duro coipo, non soltanto sanitario ma anche al
sistema produttivo. Ma tra tuttici, la Lombardia ha subito

due sciagure congiunte. Quella del Covid, regione più col-pita e più in difficoltà sanitaria, e lo è ancora. E quella di una funesta, a tratti delirante, spaccatura politica. La re-gione a guida legista in guerra no solo coi dati e i vaccini, ma con Roma e i CIs nazionali. L'opposizione regionale in assetto di guerra contro le inefficienze lombarde, con mol-te ragioni di fatto e altre puramente tattiche. E un governo ormano trascinato dalla sua "orrente thailandese" e, quantomeno, disattento alle necessità drammatiche del nord. Guerra più guerra e danni per tutti. Oggi l'impressio-ne di molti osservatori della politica lombarda, e di cono-scitori del suo sistema economico, è che qualcosa possa mutare. Considerando-che il Misa a nord non esiste quasi, la questione politica riguarda essenzialmente il centrode-stra, la Lega. Il problema non è se le nuove parole di Matteo

Salvini stano sincere, problema relativo in politica. Il puncho è se saprà intestarsi una svolta che può riportarlo al centro di una dinamica positiva, di un centrodestra non di rottura, di sovranismo ma di governo. Possibilità che richiedono cautela, ma "èti migliore dei mondi possibili", dice darbiete Albertini, giocando con l'illuminismo dal Iombardo colto che è. Sindaco di Milano nella migliore stagio ne riformista del centrodestra. Albertini spiegas" o'Oviamente dire migliore delle situazioni possibili davanti a un numero di morti che superera le centomia persone, e con una crisi d'ammatica, serve soltanto per indicare una prospettiva nuova. Ma sea andrà bene l'operazione Draghi avremo trovato quel fattore di unità nazionale che ci manca da troppo tempo, con le conseguenze che sappiamo". Senza contare che senza quei miliardi europei "ci sarebbe la di-

NIII PULO I ISMIT ALL CALLCILE II TU CALLCILE II TU CALLCILE II TU CALLCILE II TU CALLCILE CA

La nuova maggioranza

Lo "schema Draghi" agita il Pd e scuote il M5s. Salvini se la ride

La ripartizione dei tredici ministeri, i contatti tra Giorgetti e Mr Bce. Guerini vuole starci, Zinga forse

Crimi cede a Rousseau

Roma. A sbirciare negli appunti che riproducono lo "schema Draghi" e che girano tra i vertici dei vari partiti, si direbbe che il governissimo è glà nato. Ha una sua forma e un suo organigramma. E lango, larghissimo, e assai politico. Per-ché dei tredici ministeri con portafoglio, or soi si arebbero da assegnare a figure tecniche, diretta espressione del premier incaricato e del Quirinale. Il resto, da suddividere equamente tra Pd. Lega, MSe Forza Italia, con due caselle ciascuno, mentre li ve LeU ne otterrebbero uno solo, Questo, almeno, sulla carta. Man nel ribollire degli umori della vigilia, la gometrica stabilità dell'assetto he Draghi ha ipotizzato sembra traballare pericolo-samente.

Una poltrona per due

Conte cerca un ruolo nel M5s e allarma Di Maio. Alleati e avversari alla guida dei grillini

Roma. Conte ha aperto l'assemblea dei parlamentari, domenica, ma è stato Luigi a chiuderia. A riprote he il Mão è ormai una poltrona per due presente de la serio si incipara de la companio del la companio del

Draghi di tutto, di più

Panico Rai. Con chi si parla per parlare con Mario? Cercasi un portavoce. Cronache marziane

Roma. Primo lunedi draghiano, menù del pranzo del Tgl: quattro servizi in apertura. Ovvero: i "nodi" del premio incaricato e la "sinitest"; situazione nel MSe con pari visibilità per Di Maio e il premier dinissionario (come da sotto-pancia) Conte; i tormenti del Pi (con a serti di Leu; il bivi onel centrodestra tra Salvini, Tajani, Meloni. Anche in Rai, vedetta dei tempi che muttano, ci vanno con i piedi di piombo. "Sarà interessari-capire come comunichera il premier", condida Giuseppe Carboni, direttore per promo del Tgl. ("Gentieria regue appiano quattro)

Tra le Maglie di Draghi

"Al governo! L'unico Truce è Bettini". Parla Maria Giovanna Maglie, l'ideologa di Salvini

Roma. Ti "trasfigurerai" come Matteo Salvini o rimarrai Maria Giovanna Maglie, l'ideologa del capo, la vestale del sovranismo, la donna che salvia sul palco insieme a lui? "Siete voi del Foglio che vi siete trasfigurait. E sono contentissima. Solo gli imbeeilli non cambiano idea. La difficolt non è mia ma vostra". Salvini che appoggia il governo el un possa dire del propien del propien del mossa più sovranista che Salvini possa fare. E' la più patriottica un dovere". (Camuso guene popiena e un divere "Cumo sogre popiena e propiena e

Lo show di un reset chiamato Draghi

Lo gnagnerista collettivo usa Draghi per dimostrare la sconfitta della politica, ma non capisce che il nuovo governo in realtà permetterà al realismo di affermarsi sull'antipolitica. Ragioni per metterci la faccia

Digitica ma non capisce che il muovo governo in realtà permetterà al realismo di affermarsi sull'antipolitica. Ragioni per metterci al faccia di realismo di affermarsi sull'antipolitica. Ragioni per metterci al faccia di di politica di un governo praghi? Se si ha la pazienza di abbassare di qualche decibei li suono prodotto dal rullo di tamburi che da giorni accompagna la marcia di Mario Draghi verso Palazzo Chigi si sentirà con facilità, sullo softo de dibattito pubblico, un primo accenno di lamento portato avanti da alcuni osservatori accigliati, specia litzadi da anni a mettere la cultura in mettere la cultura in mettere la cultura in mettere la cultura della gangarera sono il pronti a sostenere, con mola contra della cultura della gangarera sono il pronti a sostenere, con mola contra della convinzione, una verità simile a quella offerata qualche giorno forci propolitico di mola di filosofo Massi mola carciari, che prima della politica anti casta. Una frontiera dei professionisti della politica carti casta con ogni probabilità la prossima frontiera dei professionisti della politica carti casta. Una frontiera per l'Italia ma sarà cera ogni probabilità quella che sarà con ogni probabilità quella che sarà con ogni probabilità politica anti casta. Una frontiera dei professionisti della politica carti casta. Una frontiera dei professionisti della politica carti casta. Una frontiera dei professionisti della politica carti casta. Una frontiera per l'Italia ma sarà cera mente una grande sonofita della vittoria per l'Italia ma sarà cera ogni probabilità una pella vittoria per l'Italia ma sarà cera mente una grande sonofita della politica anti casta. Una frontiera e persino lineare -se arriva un non politico a guidare i politici significa che la politica non rappresenta il torino della politica con contradittori, motto superficiale e in definitiva va facilmente smontabile. Il governo Draghi non rappresenta il torino della politica con concentitati topi contradi della politica dei politica concentitati topi contradi de

E adesso fine della lagna. Si spera

Le rogne arriveranno, ma per ora Draghi ha messo d'accordo tutti

S i spera ardentemente nella fine della lagna. Dicono che venerdì o sabato ci sarà il giuramento di un nuovo governo. Lo dirige un tipo così

DI GIULIANO FERBARA
autorevole da mettere d'accordo
quasi tutti, e anche chi non e d'accordo sulla formula (per fortuna ci
sono anche quelli) lo rispetta. Sottratto agli studi e lanciato nell'arena
dello stato da Guido Carli, compianto governatore di Bankitalia, ministro del Tesoro nei governi Andreotti al fianco di Pomicino, capo della
Confindustria, il professor Draghi
non è un marziano venuto dalla finanza o dall'Europa delle banche, è
un fior di civil servanti italiano, un
profondo conoscitore dell'economia
e della politica, un uomo freddo e
ragionevole, risevanto e all'occasione molto esplicito, uno che conoscei
tempi dell'azione, il contesto, e ha
saputo destreggiaris sempre molto
bene, con ovvil su e giù, ali e bassi,
nel labiriato del potere. Se i suoi
strumenti prevalenti sono i nuneri e
fatto cronaca e storia con un decisionismo discreto e ferrigno sono arri-

vati in situazioni politiche intricate, e come frutto di spinte politiche de-cisamente illuminate, basti citare il nome di Ciampi. Un paio di volte, e che volte, ci ha messo lo zampino Berlusconi, il Cav., sl, proprio lui, quello della lap dance e della con-danna risibile per evasione fiscale. Con quel profilo da gesuita del Cin-quecento, definizione dell'Economi-

trainia ristinte pet evassoire inseane.

Con quel profilo da gesuita del Cinquecento, definizione dell'Economiroma dell'Economipeta peta del cinque del rispente
di questo pasese, uno che dà del tu al
sistema europeo degli siati come
librahimovic al pallone.

Conte è stato un outsider, modesto ma efficace quando è arrivato un
virus ad alta letalità e quando a Bruxelles, a Parigi, a Berlino, si sono
dovute tirare le somme del whatever it takes pronunciato nel luglio
del 2012 dal suo successore; ha avviato con il suo Bis antisalviniano,
antipopulista e europeo, lui che era
stato il vice dei vice di un esceutivo
sperimentale di rottura sovranista
presto seppellito dal peso della
realtà, il passaggio che ora si vede
nella trasfigurazione del senatore
ex Truce e nelle gite romane di Beppe Grillo. (seque a pogina quattro)

Idee per il dopo Arcuri

E' tempo di logistica. Perché il nuovo governo potrebbe affidar i vaccini alle forze armate

. Cosa deciderà di fare Mario Roma. Cosa deciderà di fare Mario Draghi del Commissario straordinario anti Covid? Quale sarà il futuro di Domenico Arcuri? In questo anno ha incarnato la gestione emergenziale del governo Conte, che ha accentrato su di lui tutti i compiti (oltre a quelli precedenti che aveva in Invitatia) ritenuti "utili a fronteggiare l'emergenza sanitaria". La risoluzione di ogni questione, dalle mascherine ai hanchi scolastici passando ne ril po-

tenuti "utili a fronteggiare l'emegnaza sanitaria". La risoluzione di ogni questione, dalle mascherine ai abanchi scolastici passando per il potanchi scolastici passando per il potanchi scolastici passando per il potancia della mascherine ai della mascherine del piano vaccinale, e stata rimandata ad Arcuri. Che è diventato anche il volto del governo, in tv e in conferenza stampa, l'unico insieme al premier Conte a parlare direttamente agli italiani. Sovraesposizione mediatica, responsabilità crescenti e risultati aitalemanti lo hanno fatto diventare il parathimine dell'essecutivo e ora, con il arathimine dell'essecutivo en ca, con il mattato quadro politico che ha visto soccombere il suo protettore Conte, la gestione della campagna vaccinale non sembra andare per il meglio. C'è molto secticismo sulla pianificazione e sulla logistica. Le "primule", cioè i padiglioni temporanti da installare melle piazze per ancia di installare melle piazze per accinale non della campagna di vaccinazione della campagna di vaccinazione della campagna di vaccinazione anti Covid. Insomma, di evocare un po' ciò che i banchi a rotelle hanon orappresentato per la riapertura delle scuole. (Cappne sepse nell'insertati)

L'interesse comune

Gli europei sarebbero senza vaccini senza l'Ue. Non solo i paesi piccoli, anche la Francia

Bruxelles. Se la Commissione di Ursula von der Leyen non avesse adottalo la strategla per l'acquisto in comune di vaccini contro il Covid-19, gran parte degli stati membri dell'Unione europea, compressi alcumi pesi massimi con tende di vaccini contro il Covid-19, gran parte degli stati membri dell'unione europea, compressi alcumi pesi massimi con mante de la superiori de la superiori dell'escutivo comunitario che deve giustificare i problemi nelle consegne di AstraZeneca, né von der Leyen criticata per i ritardi accumulati dall'U en ella vaccinazione rispetto a Israele, Regno Unitardi con superiori dell'escutivo comunitario con superiori dell'escutivo comunitario con superiori dell'escutivo con una delle stati dell'agaliassi socianista francese: Eric Zemeril sera con una delle stat della galiassi socianista francese: Eric Zemeril sera con una delle stati europei, Clement Beaune, in un dibattito veneril sera con una delle stati europei, dell'escutivo con Sanofi e non saremo promi ad avere un vaccini en prancia nei maccina in rivece che europee, "noi francesi avremmo firmato un contratico con Sanofi e non saremo promi ad avere un vaccini en prancia noi en un escezione. E' da qui che bisogna partire per comprendere la strategia dell'Ue sui vaccini: a parte la Germania, che ha risorse finanziarie praticamente illimitate e il peso negoziale di 100 milioni di abitanti, quanti stati membri dell'Ue sarebbero potuto negoziare megio della Commissione le forniture e dei vaccini. Qualti sarebbero le forniture e dei vaccini. Qualti sarebbero per cento dei tedeschi fosse vaccinito, con tutti gli altri cittadini europei a zero?

Da quando ha lanciato la sua campaga di vaccinazione e inizio gemanio, l'Ue

zero?
Da quando ha lanciato la sua campa-gna di vaccinazione a inizio gennaio, l'Ue è riuscita a vaccinare più di 12 milioni di persone. (Carretta segue nell'inserto III)

Allen di nuovo a pezzi

Libri e film all'indice. Begh familiari e scandali in libertà invece, nella docu-serie Hbo

Complimenti. Risultato notevolissi-mo. Un addetto alle assurdità non avrebbe fatto meglio. Non vedremo i film che Woody Allen avrebbe dovuto

DI MARIAROSA MANCUSO

DI MARIAROSA MANCUSO girare se Amazon non avesse rotto il contratto per sopraggiunta indegnità (valeva oltre 60 milioni di dollari, e statoraggiunto un segretissimo accordo, e si spera risarctimento, extra giudizialeò, e si spera risarctimento poli pioggia a New York* (le attiviste MACTO» hanno sparato sul regista, marcia indietro dei distributoriò. I di-pendenti del gruppo Hachette hanno boicottato l'autobiografia a dedicata alla moglie Soon Yi (li sposò il sindaco Massimo Cacciari, a Venezia nel 1997). Subentrò un altro coraggioso editore - "A proposito di niente" esce da La nave di Teseo.

simo Cacciani, a Venezia nel 1997). Suipentrò un altriu coraggioso editore "A
proposito di niente" esce da La nave di
Labri e film messi all'indice. Critici
pentitii per averli a suo tempo apprezzati, attori pentiti per aver lavorato
con lui (dopo aver accettato felici la
paga sindacale.) La curiosità per la vita privata non cade sotto la mannaia, è
disposizione di tutti gli abbonati
Hbo. Il primo episodito della docu-serie sulla relazione tra Woody Allen e
Mia Farrow, con brusar ortura o
monitore di sulla relazione tra Woody Allen e
Mia Farrow, con brusar ortura o
monitore sulla relazione tra Woody Allen e
Mia Farrow, con brusar ortura o
monitore sulla relazione tra Woody Allen e
Mia Farrow, con brusar ortura o
monitore sulla relazione tra Woody Allen e
Mia Farrow, con brusar ortura o
monitore sulla relazione tra Woody Allen e
Mia Farrow, con brusar ortura o
monitore della relazione tra della relazione
monitore della relazione della relazione
monitore della relazione della relazione
monitore della relazione della relazione
monitore della relazione
monitore
monitore della relazione
monitore
mon

Andrea's Version

Andrea's Version

Anessuno sfugge che il nostre, che la burocario, che la protection del praghi che la magistratura ciofeca, che viva Draghi e che da mo' ci voleva quindi un Draghi, uno che avesse cioè respiro sufficiente da non cercare ossigemo nel primo sondagetto, o da nondare a caccia di un polmone artificiale per un effinero consensuccio perciò l'urgenza delle riforme consequenti su questo e su quell'altro, politica, burocrazia, lavoro, turismo, scuola, sanità, spettacolo, stampa, jutelo de sagerare, di una qualche riforma sul ruolo dei cognati e dei suoceri nazionali. C'est Lapalisse. E ogni connel ta cia con la testa che col cuore. Come l'intendenza, la democrazia completa sia con la testa che col cuore. Come l'intendenza, la democrazia come i tedeschi, l'Uomo prodigio, o lo apriamo in due come un capretto.

Rimonta terroristica

Lo Stato islamico a gennaio ha ecciso venti persone nel campo per famiglie di al Hol in Siria

Roma. Lo Stato islamico impone il suo controllo sul campo di al Hol, una tendopoli sorvegliata dalle milizie curde che ospita circa settantamila persone - in maggioranza donne e bambini - nella Siria orientale, vicino al confine con l'Iraq. A gennaio la fuzione dello Stato islamico che tenta di diventare dominante all'interno del campo ha ucciso venti persone. Al Hol è sempre stato un luogo violento e infe diventare dominante all'interno del campo ha ucciso venti person. Al Hol è sempres tato un luogo violento e infestato da estremisti e l'anno scorso c'erano stati dodici omicidi, ma questa accelerazione delle violenze è senza precedenti. Nella prima settimana di gennaio il capo del consiglio civico siriano, uno degli organismi che dovre con entro alla tendopoli, è stato ne delle violenze de la consistenza del monde del consistenza del monde del contro del consistenza del monde del settore 4 il campo è diviso in tanti setto il monde del consistenza del monde del settore 4 il campo è diviso in tanti settori. Il giorno dopo le forze di sicurezza curde hanno lanciato un raid per trovare le armi da fuco e i colpevoli, ma uno degli uomini è stato ucciso durante l'operazione e questo fa comprendere a che livello di pericolosità e arrivata la situazione. Giorno dopo giorno al Hol si trasforma in una favela internaziona in in suppurazione - le famiglie straniere sono migliaia, anche dall'Europa – dove i curdi non hanno più una presa solida su quello che succeed. Il il gennaio i fazione dello Statoria del consistenza della succee della si un superazione dello Statoria della si si un succee della si un superazioni del Rojava, che paria a nome delle forze curde nella Siria orientale, dice al Foglio che la maggior parte degli omicidi dentro al Hol è stata de settore della me delle forze curde nella Siria orien-tale, dice al Foglio che la maggior par-te degli omicidi dentro al Hol è stata compiuta con armi da fuoco "in stile esecuzione, con un colpo alla testa "e che le pistole sono contrabbandate dall'esterno del campo. Il resto degli attacchi, almeno nove, è stato compiuto con coltelli e le vittime sono state

Recensioni da paura

Ho letto questo romanzo con una sensazione di crescente timore. Di più, di paura", scrisse Carlo Luca-

CONTRO MASTRO CILIEGIA

CONTRO MASTRO CILEGIA

relli. "Ho letto questo romanzo con
una sensazione di crescente limore.

pipil, di puarri, "errissa Alessandro
Baricco. La telepatia, a volte. Machei, il piagio. Un lettore si accorgeche, il piagio. Un lettore si accorgeche, il piagio. Un lettore si accorgecae adaletto durato un quanto d'ora.

reli ovivaimente te s'e soperto che i
due serittori erano innocenti. Tutta
colpa di un disguido, come da meritorio mea culpa di Repubblica: "Per
un errore redazionale il 2871 al posto
della sintesi dell'intervento video di
Alessandro Baricco sul libro di Davide Longo, abbiamo pubblicato un
testo di Carlo Lucarelli, inviato da
Elmaudi". Cose che capitano, ma un
po d'attenzione. Semnò poi si finisee
come Massimo Giannini che bastona
un suo giornalista per un articolo,
che il directiore forse non aeva lettotisti, et. la colpa d degli editori, che
inondano le redazioni di recensioni
ai propri libri. Datevi una calmata.
Un tempo il Fogliuzzo aveva una rutica, "Rira", "recensione insistentemente irichiesta dall'autoro". Ora
servirebbe una: "Recensione insistentemente inviata dall'editore".
lo vorrei anche leggerio, fun arbbia
semplice. Ma se poi mi mandano una
recensione già uscita? Da paura.











MARTEN) 9 FERRRAIN 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 33 - 1.50 euro*

G www.ilgiornale.it

PROGRAMMA DI GOVERNO

IL PIANO DI DRAGHI

Ecco le priorità: vaccinazione più veloce, aiuti alle imprese, riforma di burocrazia, giustizia e grandi opere. E in classe fino a fine giugno

Salvini, primo guaio: gli elettori apprezzano, gli alleati europei no

di Giuseppe Marino e Adalberto Signore

cco il piano di governo del premier incaricato Mario Draghi: vaccinazione più veloce, aiuti alle imprese, riforma di burocrazla, giustizia e grandi opere. E a scuola si dovrà andare fino a fine giugno.

da pagina 2 a pagina 8

FINALMENTE SI TORNA CON I PIEDI PER TERRA

di **Alessandro Sallusti**

i siamo, tra poche ore conosceremo tutto del governo Draghi, ma già quello che si intuisce - soprattutto in quanto ai programmi - ci fa dire che il gioco potrebbe davvero valere la candela. Il solo fatto di voltare pagina è una ventata di aria fresca in una stanza, quella della politica, che si era fatta asfittica. Ossigeno, di questo abbiamo bisogno per rimetterci in piedi. Basta internogarsi sul futuro di Giuseppe Conte che peraltro è già scritto (un minuto dopo uscito da Palazzo Chigi sarà destinato all'oblio), chi se ne frega dei maldipancia di Di Battista, delle paturnie di Zingaretti ed itutto ciò che in queste ore attraversa e scardina le certezze dei partiti. Non mi appassiona neppure la retorica dei epatriotis (la stessa usata dalla Resistenza) messa in campo dalla brava Giorgia Meloni per giustificare il suo legittimo «no» alla nuova avventura finalmente, almeno in teoria, basata sulla competenza dopo anni di cialtronaggine.

anni di cialtronaggine.

Al diavolo i destini personali e pure gli slogan, questo Paese ha il diritto di essere governato da competenti, onestamente non mi interessano oggi le distinzioni tra destra e sinistra. Abbiamo bisogno di soldi, progetti e vaccini e di una visione a medio e lungo termine. È una tempistica inconciliabile con i tempi della politica e delle aspettative dell'opinione pubblica? Può essere, lo è sicuramente se immaginiamo lo scenario del dopo Draghi, perché arriverà un dopo Draghi, uguale a quello pre. La scommessa è che Draghi sia anche l'occasione per mischiare le carte e costruire nuove opportunità politiche il cui spartiacque sia voler scardinare l'oppressione fiscale, le caste della giustizia e della burocrazia, tanto per fare qualche esempio.

Per questo è importante esserci, per aiutare Draghi a fare quello di cui sarà capace, ma anche per dare una nuova prospettiva alla propria azione che vada oltre vecchi stereotipi che il Covid e la crisi econonica hanno violentemente spazzato via.
Quale? E chi lo sa, quella che si sarà capace di costruire nel mondo reale e non in
quello virtuale dei social, in cui hanno
sguazzato senza alcun costrutto i Tonineti, i Crimi, i Di Maio e purtroppo anche i
partiti populisti e sovranisti. Torniamo a
terra senza pregiudizi, in fondo veniamo
proprio da lì e lì ci sentiamo al sicuro.

GUERRA TRA COMPAGNI

Scissione dell'atomo a sinistra: anche Leu rischia di dividersi

Fabrizio Boschi



BOOM Si spacca Leu, partito del ministro Roberto Speranza

ui siamo alla scissione dell'atomo. Anzi no, di Liberi e Uguali, già costola di Articolo 1 - Movimento Democratico e Progressista e Sinistra Italiana. Si intravede, infatti, all'ortizzonte un'altra spaccatura. Per colpa di Mario Draghi e Matteo Salvini. Sebbene Leu sia un micropartitino, le due correnti (Mdp-Art.1 di Roberto Speranza e Pierluigi Bersani e Sinistra Italiana con il segretario Nicola Fratoianni) sono in rotta.

a pagina 6

LE ANALIS

La grande virtù del silenzio

di Vittorio Macioce

arebbe bello avere un po' di silenzio. Non tanto e non per sempre. Solo una manciata, adesso che si sta per partire verso un'avventura dove ci si gioca il futuro. Il silenzio per dire: abbiamo capito. Non è più tempo di mal di pancia e di sguardi fissi (...)

segue a pagina 3

Perché la Meloni è all'opposizione

di Francesco Giubilei

er quanto Lega e Fratelli d'Italia siano due realtà politiche simili sotto tanti punti di vista, c'è una grande differenza tra il partito di Matteo Salvini e quello di Giorgia Meloni. La Lega è una forza post-ideologica al cui interno convivono varie anime, ha già (...)

segue a pagina 8

CORTE DEI CONTI E BRUXELLES CONTRO IL PREMIER DIMISSIONARIO

Recovery fund, doppio schiaffo per Conte

De Francesco a pagina ₹

IL 15 SCADE IL DPCM, MA DECIDE IL NUOVO ESECUTIVO

Riaperture, tutto fermo per un'altra settimana

Enza Cusmai

■ Dopo il 15 febbraio non ci sarà un «liberi tutti». E quindi, probabilmente, non ci si potrà spostare tra le regioni. Con ogni probabilità, infatti, il professor Mario Draghi non riuscirà a insediarsi prima del 17-18 febbraio. Cioè dopo la scadenza del famigerato decreto spostamenti.

a pagina **11**

scoop del «guardian» Così la Regina

riuscì a tenere la sua ricchezza al segreto

di **Erica Orsini**

nche la Regina ha la sua lobby. Almeno questo e quello che ha rivelato leri il quotidiano The Guardian mettendo in serio imbarazzo sia la Casa Reale che il governo inglese. Da una serie di documenti rimasti finora sepolti negli Archivi Nazionali è infatti emerso che i consulenti legali dei Windsor hanno fatto pressione sui ministri per modificare la legge sulla trasparenza finanziaria impedendo così che il reale ammontare del patrimonio di Elisabetta venisse reso (...)

segue a pagina **15**



NUOVI VOTI DA BOCCIARE

Scuola, vietato dire insufficiente

di **Alessandro Gnocchi**

ella valutazione degli alunni della scuola elementare tornano i giudizi, che avevano preso posto dei numeri, che avevano preso posto dei giudizi, che avevano preso posto dei numeri, che avevano preso posto dei numeri, che avevano preso posto dei giudizi, e così via, all'infinico. Si scherza, purtroppo, su un settore, l'istruzione, che andrebbe trattato con la massima serietà. I professori, gli studenti, le famiglie preferiscono, caso (...)

segue a pagina **18**

In aluto del più piccoli Insidie sul web Ecco la serie che le spiega ai bambini

a pagina **26**

Anno 66 - Numero 33



QN Anno 22 - Numero 39

IL GIORNO

MARTEDÌ 9 febbraio 2021

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956 www.ilgiorno.it



San Giuliano Milanese, cinque coltellate. Due fatali

Ammazzata in strada fermato il convivente Movente: gelosia e soldi

D'Elia a pagina 15



Questione di diritto Italia-Inghilterra

Mister Plasmon Eredità contesa da vent'anni

Palma a pagina 14



Virus, lavoro, scuola: la svolta Draghi

Il premier incaricato vuole accelerare la campagna dei vaccini, allungare l'anno scolastico, riformare burocrazia, fisco e giustizia Incognita governo: i 5Stelle si affidano a Rousseau, la Lega affronta il primo test europeo con il voto sul Recovery a Bruxelles da p. 3 a p. 7

La fine dell'«uno vale uno»

Sarà anche un'ammucchiata ma ci voleva

Michele Brambilla

ario Draghi si avvia M verso Palazzo Chigi fra due ali festanti di folla e il consenso è così unanime, così bulgaro, così nordcoreano che verrebbe voglia di accodarsi ai pochi bastiancontrari rimasti, i quali eccepiscono, dubitano, storcono il naso e cercano il pelo nell'uovo osservando che Pd e Lega non possono andare d'accordo, che i partiti prima o poi finiranno per litigare, che è un ammucchiata eccetera eccetera.

Ma a volte è più originale stare con la maggioranza che con i dissenzienti: e questa è una di quelle volte. Vediamo perché. La prima objezione, cioè quella sull'incoerenza di partiti come Pd e Lega che si alleano, può essere compresa. Ma è sbagliata.

Continua a pagina 2



DALLE CITTÀ

Milano

Cenacolo e Duomo riaprono ai turisti Visite scaglionate

Consenti nelle Cronache

Milano

Vaccinatori **É** scontro Regione-Roma

Bonezzi nelle Cronache

Milano

Per San Valentino Dylan Dog torna a indagare

Ballatore nelle Cronache



Spostamenti e riaperture Il via libera può slittare

Farruggia e Malpelo alle pagine 9, 10 e 11



Giovane mamma travolta e uccisa a Genova

Pericolo monopattini Incidente ogni 3 giorni

Misale a pagina 13





II Manifesto



Giovedì l'ExtraTerrestre

FASHION L'abito non fa il monaco, i lati oscuri del lavoro per il mondo della moda: violenze contro le donne e danni all'ambiente. Storie alternative



Culture

POESIA A proposito di desiderio e solitudine leggendo i versi di Silvia Righi nel suo«Demi-monde» mone pagina 14



Visioni

PINO ROTUNNO Addio al grande direttore della fotografia: 50 anni di cinema da Fellini a Hollywood lo Catacchio pagina 17



Debito e aiuti di Stato Draghi le difficoltà potrebbe trovarle proprio a Bruxelles

MARIO PIANTA

Roma, dall'alto dei 209 miliardi di finan-ziamenti europei, il Presidente del consiglio incaricato Mario Draghi ha incaricato Mario Dragni na conquistato tutti. È impressionante la rapidi-tà con cui lo spazio politico per sovranismi e populi-smi si è dissolto, non appe-na l'austerità europea ha lasciato il posto a una poli-tica espansiva, con una guitica espansiva, con una guida competente. Il largo consenso intorno al prossimo governo Dra-ghi si fonda su tre spazi di manovra che l'Italia ha ottenuto dall'Unione

Perché la risposta non può essere tecnica ma politica

Agenda 2030

ALDO CARRA

i governi del Presi-dente ne abbiamo visti altri nella nostra storia. I nomi di Ciampi, Dini, Monti segnano le tappe di questa anomalia tutta italiana. Il ricorso a tutta italiana. Il ricorso a Draghi, perciò, può sembra-re scontato. Ma in realtà esso avviene in uno scena-rio molto diverso. Nei casi precedenti si è fatto ricorso ad autorità "tecniche" per imporre misure di austeri-tà che le forze politiche non volevano prendere. Oggi, invece, ci sono risorse da spendere.

AD AUGUSTA I 422 SALVATI DALLA OCEAN VIKING

Sbarcano i migranti e Salvini tace

••• «Sul tema immigrazione proporremo l'adozione della legislazione europea», dice Matteo Salvini. Per la prima volta da mesi, forse da sempre, mentre ad Augusta 422 migranti si preparano a sbarcare dalla nave Ocean Viking, il lea-der della Lega evita di polemizzare direttamente su quanto accade nel porto siciliano pre-ferendo prenderla larga. Paro-le le sue che, nelle ore in cui Mario Draghi prova a mettere insieme i tasselli del nuovo governo, a qualcuno hanno fatto pensare a un allineamento di pensare a un annicame. Salvini alle posizioni europei

ste del premier incaricato an-che per quanto riguarda l'im-migrazione, cavallo di batta-glia sul quale finora la Lega ha costruito gran parte dei suoi consensi elettorali. E dal Carroccio arriva il via libera anche alla ministra dell'Interno La-

DIDATTICA A DISTANZA

Una famiglia su 3 non ha i mezzi

Scuola. Una famiglia su tre non ha avuto i mezzi per fare seguire le lezioni online duran-te il lockdown tra marzo e mag-gio scorso. Lo sostiene una ricerca Unicef-Cattolica: «Assenza di connessione, dispositivi e tempo. In difficoltà i nuclei più numerosi».

MONOCLONALI, INTERVISTA Magrini (Aifa): «Sbagliato generare aspettative»



Dopo lo scontro sugli anticorpi monoclonali, parla il dg dell'Agenzia italia na del farmaco Nicola Magrini: «Ci sono studi di piccole dimensioni, pubblicati di recente e studi ancora in corso che m recente e studi ancora in corso che mostrano stime incoraggianti nei pa-zienti in fase precoce di malattia ma ba-sate su pochi dati». CAPOCCIA PAGINA9

all'interno

Myanmar Legge marziale contro le manifestazioni

EMANUELE GIORDANA PAGINA 13

Israele C'è la crisi, il premier alla sbarra non fa notizia

MICHELE GIORGIO

Usa «Incitò l'insurrezione» Al via il processo a Trump

MARINA CATUCCI

Sanzioni Usa all'Iran

Biden sulle orme di The Donald e non di Obama

ALBERTO NEGRI

lle prese con l'Iran-insieme a Cina e Rus-sia il dossier di esteri più spinoso - Biden confer-ma l'agenda di Trump e fa ma i agenda di Trump e fa qualche passo indietro per-sino rispetto a Obama. Ecco la sua ricetta: prima viene il consueto doppio standard del patto di Abramo. —segue a pagina 12 —

ELEZIONI IN ECUADOR Il correista e l'indigeno,



Alle presidenziali l'Ecuador premia la sinistra: con il 32% dei consensi arriva primo Andrés Arauz, delfino dell'ex pre-sidente Correa; segue la vera sorpresa delle urne, il candidato indigeno Yaku Pérez, con il 20 04% Stracciata la destra neoliberista di Guillermo Lasso. Il paese

Lele Corvi







L MATTINO



€ 1,20 ANNOCXXIX-N°38

Fondato nel 1892

Martedì 9 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino, it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" + "IL DISPARI", EURO 1,2

La favola di Brady

Il re del Super Bowl e la supermodella: la coppia che incanta Bruno Majorano a pag. 12



Gli 80 anni del Maestro Dal Mercadante al Conservatorio doppia festa per Muti ella Longobardi a pag. 15



Draghi, lezioni di recupero

▶Il premier incaricato anticipa il programma: troppi giorni persi a scuola fino al 30 giugno Accelerazione sui vaccini modello Londra e apertura immediata dei cantieri con eurobond

Le riforme da fare/l I PROCESSI DA RISANARE PRIMA IL CIVILE POI IL PENALE

Carlo Nordio

I governo Conte2 è si è frantu-mato, almeno in apparenza, sullo scoglio della prescrizione. F' stato infatti per evitare una sonora sconflita in Parlamento del ministro Bonafede che è ini-ziata la disordinata ricerca de sostituti di Renzi conclussal co-me sappiamo, Quindi in teoria è dalla situstizia penale che de me sappiamo. Quindi in teoria è dalla giustizia penale che do-vremmo ripartire. In realtà non è così.

Continua a pag. 35

Le riforme da fare/2 IL RECOVERY DATO ALL'ITALIA PER RIPARTIRE DAL SUD

Gianfranco Viesti

a questione territoriale è al centro del futuro dell'Italia. Perché fra gli Italiani vi sono grandissime disparità (che con il Covid possono accrescersi) nei diritti di cui riescono a godene, dall'istruzione alla salute, all'assistenza, a seconda del luogo in cui vivono: se al Nord oso Sud, nelle città o nelle aree interne, nei centri urbani o nelle peri-ferie. Questo ha conseguenze molto rilevanti non solo sull'equità fra i cittadini.

Draghi lavora alla formazione del nuovo governo e pen-sa all'agenda: in primo pia-no la scuola. Per il premier incaricato i sono già persi troppi giorni di lezione che andranno recuperati pen-sando a un prolungamento dell'anno scolastico fino al 30 giugno. Accelerazione sui vaccini secondo il model-lo inglese; forte la spinta per le forme strutturali: apertura immediata dei cantieri con gli eurobond.

con gli eurobond.

Gentili, Loiacon e servizi da pag. 2 a 4

I tormenti dei nuovi alleati

Lega, via libera al Recovery M5S, la mina di Rousseau Emilio Pucci e Antonio Menna alle pagg. 6 e 7

Verso il congresso

Pd, Zingaretti nel mirino cresce il fronte Bonaccini

Mario Ajello a pag. 5



Il focus

Covid, la strage delle micro-imprese nel Mezzogiorno

S ono circa 300mila le mi-croimprese a rischio scomparsa, soprattutto al Sud, per la crisi Covid. Viaggi, tempo libero e ristorazione i settori più colpiti. A pag. 9

Il caso musicale

CantaNapoli fenomenologia della lingua ritrovata

Federico Vacalebre

L a lingua della canzone napoletana vince un'altra val. La prima volta successe nell'era d'oro dei Bovio e Di Giacomo, quando i più grandi nusicisti, da Tosti a Costa, peraltro «forestieri», imposero al mondo melodie per versi diventati entrambi immortali. Dei quell'arte colta e popolare declinò con l'avvento del disco, teto lose potere agli editori ed che tolse potere agli editori ed accentrò il potere nelle mani di un'industria che, pur nata (anche) a Napoli, la abbandonò. Continua a pag. 35

Il caso Travolta da un Tir a Genova e il Tar boccia il casco obbligatorio



Morte in monopattino, giungla delle regole

Gigi Di Fiore a pag. 13

Allarme focolai in Campania contagi in risalita

▶Tornano a crescere anche i ricoveri Castellammare, chiude tutto alle 18

Crescono i contagi in Campania: la percentuale di casi positivi (2,44%) rispetto ai tamponi effettuai (9,555) è in incremento di
ben 3,55 punti sul giorno
precedente. Preoccupano i
numeri soprattutto nelle
province di Napoli e Salerno. A Castellammare chiusuno. A Castellammare chiusura di tutte le attività alle 18, a Torre Annunziata numeri da zona rossa. Crescono an-che i ricoveri.

Napoli, c'è l'inchiesta I furbetti dei vaccini: una goccia a flacone "riservata" agli amici Leandro Del Gaudio

apitolo furbetti del vacci-no: acquisiti nuovi nomi da parte del Nas di chi potrebe e aver ottenuto la dose "per amicizia", senza averne dirit-to sfruttando gocce di siero di risulta. In Cronaca

Napoli al risparmio? I numeri dicono altro Mercato, conti in tasca a DeLa

in 5 anni passivo di 165 milioni

I Napoli tra acquisti e ces sioni ha chiuso con un sal-do negativo di 165 milioni le ultime dieci sessioni di calcio-mercato relative agli ultimi cinque anni: il club azzurro è cinque anni: il ciuo azzurro e al quarto posto per quanto ri-guarda i passivi di mercato in Italia ed è al 19esimo posto tra quelli europei. In serie A il passivo di mercato maggiore è stato dell'Inter (-386 milio-ni), poi il Milan -31 milioni, e la Juvea -249 milioni.

A nag. 17

Dall'Atalanta alla Juve CREDERCI SEMPRE LA SCALOGNA CI ABBANDONERÀ

C rederci, crederci fino alla fi-ne, crederci finchè si può, crederci finché risultato non ci separi. Crederci oltre ogni logi-ca, crederci assecondando l'im-maginazione. Continua a pag. 35



IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 09/02/21 ---Time: 09/02/21 00:06



-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 09/02/21-N:



Il Messaggero

NAZIONALE

IL GIORNALE DEL MATTIN



1,40* ANNO 143-N*39

Martedì 9 Febbraio 2021 • S. Apollonia

l'intervista Il grande ritorno di Neffa canzone in napoletano «Io, dal rap a Murolo per ritrovare me stesso» arzi a pag. 23



Coppa Italia, c'è Juve-Int Roma-Lazio, scatta il derby per un posto Champions Fonseca ha il tabù delle big Inzaghi, tanti i gol presi

STELLI MESSAGGEROLIT (11) DOMANI IN OMAGGIO It Messaggero Casa INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA

Diritti negati

Le mosse necessarie per risanare la giustizia

l governo Conte2 è si è fran-tumato, almeno in appa-renza, sullo scoglio della prescrizione. E' stato infatti per evitare una sonora scon-fitta in Parlamento del mini-stro Bonafede che è iniziata la disordinata ricerca dei sosti-tuti di Renzi conclusasi come

Gap da colmare

Mezzogiorno e Sanità le riforme che servono

Gianfranco Viesti

a questione territoriale è al centro del futuro dell'Italia. Perche fra gli italiani vi sono grandissime disparità (che con il Covid possono acrescersi) nei diritti di cui riescono a godere, dall'istruzione alla salute, all'assistenza, a seconda del luggia cui viscono se al Nord all assistenza, a seconda dei luogo in cui vivono: se al Nord o al Sud, nelle città o nelle aree interne, nei centri urba-ni o nelle periferie. Questo ha conseguenze molto rilevanti

Continua a pag. 25

L'anno scolastico durerà di più

▶«Troppi giorni persi»: Draghi mette il tema dell'istruzione in cima alle priorità di governo L'ipotesi dei ministri tecnici per portare a termine il programma entro la fine della legislatura

ROMA «Scuola, nuovo calenda-rio». In classe sino a fine giu-gno. Il premier incaricato Ma-rio Draghi avvia il secondo giro di consultazioni, tra le priorità programmatiche illustrate la scuola: troppi giorni persi. E prepara la proroga estiva delle lezioni. «Basta cattedre vacanti a settembre». «Aprire subito i cantieri per creare l'avoro. Bacantieri per creare lavoro. Ba-sta soldi a pioggia». Oggi toc-cherà ai partiti dei big. L'ipotesi ministri tecnici sino al termine della legislatura.

lla legisiatura. Ajello, Bassi, Conti, Gentili e Loiacono da pag. 2 a pag. 7

Svolta anche sui migranti: ok a Bruxelles

Il sì di Salvini al Recovery europeo divide i leghisti al Parlamento Ue

Matteo Salvini: stase-ra a Strasburgo la Le-ga voterà sì al regola-mento per il Recove-ry Fund. Sinora sul te-ma si era sempre astenuta. «Decidere-



mo dopo aver incon-trato Draghi». Ma ci sono malumori nel gruppo. Altra sterza-ta di Salvini, stavolta sui migranti: «Ci ri-metteremo a Bruxel-

Acquaviti a pag. 5

Da domani la consultazione online

M5S nell'esecutivo: voto su Rousseau leader spiazzati, spaccatura più vicina

ROMA M5S voterà su Rousseau: gli iscritti si esprimeranno sul si al governo Draghi domani e giovedi. I vertici: dobbiamo di-re si. Ma la scissione è più vicina: la fronda



di Di Battista non ce-de. I timori degli in-decisi: chi si oppone sarà buttato fuori. Atteso un nuovo ap-pello di Beppe Gril-lo. Pucci a pag. 6

Andrea Gresele, 18enne del Verona, tocca i fili del treno: gravissimo



Vaccini in ritardo, le Regioni puntano agli acquisti fai-da-te

▶Il Veneto: «Contatti con case farmaceutiche per sieri già testati». Emilia e Campania tentate

Francesco Malfetano

accini, acquisti fai da te. Il Veneto guida l'operazione, il governatore Zaia: «Pos-siamo farlo, la legge lo con-te». Emilia e Campania tensente». Emilia e Campania ten-tate. Intermediari propongono alle Regioni forniture extra dei prodotti già approvati. Intanto, pur essendo in bilico, il commis-sario Arcuri gestirà i farmaci monoclonali.

L'intervista

Vaia (Spallanzani) «Lo Sputnik servé: bisogna approvarlo»

ROMA «L'ok a Sputnik ci aiute-rebbe». Il direttore dello Spal-lanzani Francesco Vaia: «L'Ema e l'Aifa lo approvino presto». Esposito a pag. 9

La legge non basta

La strage di donne non si è fermata con il codice rosso

Cristiana Mangani



PER LA VERGINE Buongiorno, Vergine! L'idea nasce da sola, senza pensare tanto e senza studiare tutta la notte, ma è quella certamente giusta e realizzabile in tempi brevi. Dovete sapere che domani inizia Luna nuova nel nunto niù altra del vestro. punto più altro del vostro lavoro, congiunta a Saturno, aspetto che dà forza e valore alla vostra carriera. Dall'altra parte del cielo la calda e Auguri.

L'oroscopo all'interno

ero + Corriere dello Sport-Stadio € 1.40 * € 1,20 in Umbria, €1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il M nel Molise, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Pupula + Corriere dello Sport-Stadio €1,50 nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Pupula + Corriere dello Sport-Stadio €1,50

-TRX IL:08/02/21 23:21-NOTE:



1.599.000 Lettori (Audipress 2020/II)

Anno 136 - Numero 33

Quotidiano Nazionale -

QN Anno 22 - Numero 39

il Resto del Carlino

Nazionale

MARTEDÌ 9 febbraio 2021

Ferrara: intervista al reporter Milko Marchetti

FONDATO NEL 1885 www.ilrestodelcarlino.it



Un milione di foto: «Catturo le emozioni rispettando la natura»

Castagnoli a pagina 14



Iscrizioni in Emilia Romagna

Sogno impiego: istituti tecnici battono i licei

De Franchis a pagina 15



Virus, lavoro, scuola: la svolta Draghi

Il premier incaricato vuole accelerare la campagna dei vaccini, allungare l'anno scolastico, riformare burocrazia, fisco e giustizia Incognita governo: i 5Stelle si affidano a Rousseau, la Lega affronta il primo test europeo con il voto sul Recovery a Bruxelles da p. 3 a p. 7

La fine dell'«uno vale uno»

Sarà anche un'ammucchiata ma ci voleva

Michele Brambilla

ario Draghi si avvia M verso Palazzo Chigi fra due ali festanti di folla e il consenso è così unanime, così bulgaro, così nordcoreano che verrebbe voglia di accodarsi ai pochi bastiancontrari rimasti, i quali eccepiscono, dubitano, storcono il naso e cercano il pelo nell'uovo osservando che Pd e Lega non possono andare d'accordo, che i partiti prima o poi finiranno per litigare, che è un ammucchiata eccetera eccetera.

Ma a volte è più originale stare con la maggioranza che con i dissenzienti: e questa è una di quelle volte. Vediamo perché. La prima objezione, cioè quella sull'incoerenza di partiti come Pd e Lega che si alleano, può essere compresa. Ma è sbagliata.

Continua a pagina 2



DALLE CITTÀ

Bologna, stangata e proteste

Cartelle Imu a marito e moglie che risiedono in case diverse

Carbutti in Cronaca

Bologna, in cella da un anno

Appello a Mattarella «Zaki diventi cittadino italiano»

Servizi in Cronaca

Bologna, nella storia del basket

L'ex Fortitudo **Nate Green** ora arbitra in Nba

Gallo nel OS



Incertezza sulle regole contro la pandemia

Spostamenti e riaperture Il via libera può slittare

Farruggia e Malpelo alle pagine 9, 10 e 11



Giovane mamma travolta e uccisa a Genova

Pericolo monopattini Incidente ogni 3 giorni

Misale a pagina 13







IL SECOLO XIX



OUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOV

1,50C - Anno CXXXV- NUMERO 33, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST.-GR.50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.i





GENOVA, LA DECISIONE DEL COMUNE
Spenti i semafori con telecamera
Cambi di corsia, multe congelate
COLUCCIA/PAGINAIB



| Primo piano | Pagina 2 | Cronache | Pagina 8 | Cromente | Pagina 13 | Cromente | Pagina 14 | Cromente | Pagina 15 | Cromente | Pagina 15 | Cromente | Pagina 15 | Cromente | Pagina 16 | Cromente | Pagina 17 | Cromente | Pagina 18 | Cromente | Cro

DOMANI E DOPO GLI ISCRITTI AL M5S VOTANO ON LINE SULL'ESECUTIVO. CONTE: NON VOLTIAMO LE SPALLE AL PAESE

Draghi pensa al programma e vuole allungare la scuola

Lezioni sino a fine giugno per recuperare il tempo perso. Altre priorità: fisco, sanità, giustizia civile

Mario Draghi dice che occorrono tre grandi riforme: del fisco, della giustizia (civile) e della pubblica amministrazione, ma se ne guarda dal dettagliarle. Le cita perché quellesono le tre cose che chiede l'Europa in cambio dell'enorme investimento sul Recovery Plan. Si spinge oltre solo a proposito della scuola, abbastanza per creare scompiglio fra i presidi: per lui l'anno andrebbe allungato alneo fino a fine giugno, così da permettere ai ragazzi

delle superiori di recuperare la didattica persa nei mesi più duri della pandemia. La strategia di Mario Draghi è costruita per cerchi concentrici. Non parla di ministri, di poltrone, ne tantomeno di formule di governo. Il Quirinale auspica che la partita si possa chiudere entro venerdì. Non è escluso, però, che tutto slitti a lunedì. Molto dipenderà dalle prossime mosse di MSS, Pde Lega.

IL RETROSCENA

Ilario Lombardo / PAGINA

L'amore mai nato tra l'avvocato e il banchiere

Dicono che Draghi noti e annoti tutto. E che, poi, a suo modo, faccia notare. L'ex presidente Bce si è sentito profeta senza ascolto in patria.

ILSENATORE LIGURE

Mario De Fazio / PAGINA

Mantero (M5S): «Voterò no al governo È un suicidio politico»

«Voterò no a Draghi». Il senatore ligure del M5S, Matteo Mantero, non ha dubbi: «Meglio l'astensione, o tornare al voto».

EMERGENZA COVID



Dosi AstraZeneca ai frontalieri liguri Focolaio a Imperia

Emanuele Rossi

Prenderanno la via di Sanremo e Ventimiglia i primi vaccini AstraZeneca ad arrivare in Liguria: sono 6.300 quelli attesi per oggi e 5.000 saranno destinati ai lavoratori transfrontalieri. Ieri, intanto, è emerso un altro focolaio nella comunità turca dell'imperiese, con 16 positivi.

Vaccini, si cambia: i malati più a rischio curati già a febbraio

Paolo Russo

Mentre sotto la cenere della pandemia è sempre più viva la brace delle varianti Covid, il ministero della Salute riscrive il piano vaccini, mettendo in prima fila, per l'avvio della Fase 2, i due milioni di pazienti più vulnerabili di qualsiasi età, personale della scuola, forze dell'ordine e militari under 55. Per questi si parte entro questo mese. Per i malati più esposti a rischio con i vaccini Moderna e Pfizer che hannoi 194% di efficacia, per gli altri con quello Astra Zeneca, che a febbraio consegnerà 1,25 milioni di dosi e a marzo 4,05. In tutto 5 milioni e 300 mila dosi, che con i richiami vaccineranno 2 milioni e 650 mila italiani, partendo dal 1,100 milione del personale scolastico e dai 650 mila di forze armate e polizia. Larinou. Paginas

ROLLI



IL COMMENTO

elenastancanelli LA NUOVA AUTOREVOLEZZA AL FEMMINILE

he aspetto ha l'autorevolezza femminile? Di quella maschile sappiamo, per lunga tradizione. Siamo così abituati che la riconosciamo a colpo d'occhio. Prendiamo Mario Draghi e Barack Obama.



Genova, travolta in monopattino. Polemica sulle regole

Il monopattino (foto Fornetti) che è stato fatale per Federica Picasso, 35 anni capone, casali, coluccia, d'anna ed'oria / pagine 9, 16 e 17



BUONGIORNO

Ne abbiamo scritte, lette e sentite molte in questi giorni. La sintesi migliore appartiene a Guido Vitiello: un paese diviso tra Draghi compagno di classe e Draghi nemico di classe. Il compagno di classe e Draghi nemico di classe. Il compagno di classe e Studioso ma non secchione, amichevole e beneducato, forte a calcio ma soprattutto a basket - per ora prevale come il sole ad agosto. Ne abbiamo scritte, lette e sentite molte, sull'uomo che dall'Europa salvò e I'Italia e ora dall'Italia salverà l'Europa, sun professore con cui ritroveremo un'autorevolezza, senza nemmeno una macchia di passatta di pomodoro, e anzi una centralità e, stai a vedere, dimissionaria Merkel e impastoiato nelle elezioni Macron e autoeliminata la Gran Bretagna, saremo noi il baricentro dell'Unione. Ho espresso il mio entusiasmo – consapevolmente infantile

A proposito del prof | MATTIA FELTRI

– al caro amico Giovanni Orsina, e lui mi ha ricordato che gli entusiasmi si pagano duramente. Mai nessuna disillusione, gli ho risposto, sarà più atroce del rave party degli ultimi tre amni. E così ne abbiamo scritte, lette e sentite molte, è bello, è intelligente, è elegante, è colto, è buono, è generoso, è dell'élite ma anche del popolo, è il popolo che si è fatto élite, eccetera, ma fra utute le cose scritte, lette e sentite la più sensata, e per distacco, appartiene al segretario generale della Cgil, Maurizio Landini: adesso bisoperà studiare. Ecco, basta coi bignami, coi biglietri nei polsini, col sentito dire, con la parlantina, coi condizionali accettati per congiuntivi come stile di vita e pensiero, per l'elevato progetto di essere capre in mezzo alle capre. Ragazzi, la didattica a distanza è finita. —





 ${\mathfrak C}$ 2 in Italia — Martedì 9 Febbraio 2021 — Anno 157°, Numero 38 — ilsole
24ore.com

Poste italiane Sped. in A.P. - D.L. 383/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Millano

Il Sole 24 ORE

Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con Il Sole

Superbonus 110% nella nuova guida 2021 tutti i chiarimenti, le regole da seguire e il quadro degli sconti

tutte le novità per il 2021. Domani con il Sole 24 Ore i chiarimenti degli ultimi mesi, le modifiche previste dalla legge di bilancio e le indicazioni arrivate da Telefisco.



Italia!

Siero AstraZeneca ancora sotto tiro

Vaccini, le Regioni

Al via nel Lazio le vaccinazioni agli over 8o. Ma le Regioni procedono in ordine sparso. La Lombardia comin-crà il 24 (ebbraio. Allarme in Umbria-soo ricoverati per Covid. Il Sudafrica sospende il vaccino AstraZenca, effi-cace solo al sozio con la variante suda-fricana. In Russia il numero ufficiale delle vittime è rripiciato rispetto ai dati governativi da gymilia a siamilia. La Cina punta vaccinare so milioni

CONTATORE EI VACCINI IN ITALIA

Lannutti: «Ho ordinate

Il gruppo Lannutti di Cuneo, colosso nel settore logistica e autotrasporto merci, ha ordinato mille Tir al costruttore svedese Volvo; 500 sono destinati al potenziamento della flotta (ora di 1.800 veicoli), gli altri per rinnovaria. L'investimento è vicino a 100 millioni di euro. — a pagina 10

Dosi somministr
 2.619.005

in ordine sparso

FTSE MIB 23425,92 +1,48% | SPREAD BUND 10Y 96,60 -1,30 | €/\$ 1,2025 +0,35% | BRENT DTD 60,88 +1,05% Indici&Numeri → PAGINE 34-37

PANORAMA

Tesla accende il Bitcoin dei record

IMERCATI

Elon Musk annuncia investimento da 1,5 miliardi nella criptovaluta

accetta la moneta per l'acquisto di auto

PIENA OCCUPAZIONE O TROPPA INFLAZIONE?



Draghi, obiettivo riforme: Giustizia, Fisco, Pa e un nuovo Recovery

VERSO IL GOVERNO

Le indicazioni: a settembre evitare cattedre vacanti Accelerare sui vaccini

LE SCADENZE

Ristori e Dpcm Covid tra i 10 dossier più urgenti

CORTE DEI CONTI IN AUDIZIONE

«Arduo rientrare dal debito al 160% del Pil»

Le due facce del piano Biden-Yellen

Helbiz, società italiana di mono-pattini elettrici fondata da Salvato-re Palella, si avvia verso la quota-zione a Wall Street. Lo farà attra-verso la combinazione con la Spac Green Vision, società veicolo già quotata al Nasdaq, controllata da manager cinesi. — pag. 16

MOBILITÀ DIGITALE I mononattini elettrici Helbiz



.salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA Il Covid ha tagliato una diagnosi su 10

Bartoloni e Gobbi — a pag. 3:



INTESA-PROMETEIA

Industria, persi 132 miliardi Ma da agosto è in recupero

INFRASTRUTTURE

Snam spinge sulla Grecia: piano al 2025 da 500 milioni



Banche, 10mila assunzioni Boom per le lauree scientifiche

La trasformazione digitale in atto spinge la domanda di profili tecnici

FISCO E COSTITUZIONE

PER IL PROCESSO

DAFARE SUBITO

TRIBUTARIO **UN RIORDINO**

Assunzioni stimate in tre anni al netto delle uscite Banca Sella Obiettivo: raddoppiare iclienti

presidente della Corte di Cassazione pone, oggi, co assima urgenza roduzione immediata di

Intervista

Preservata

nel settore

l'occupazione

II Tempo







QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Martedi 9 febbraio 2021 Anno LXXVII - Numero 39 - € 1,20 Sant'Apollonia vergine e martire

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

LE PRIORITÀ DEL NUOVO ESECUTIVO

Scuola primo guaio di Draghi

Il premier parte dagli studenti ma c'è subito una doccia fredda anche i contagi iniziano da lì

Secondo gli ultimi dati dell'Iss | In programma lezioni in estate

il virus nel 2021 è salito di più | per recuperare quelle perse ora nella fascia di età fra 0 e 9 anni Ma serve più sicurezza in aula

Il Tempo di Oshø

Povero Conte: Mario gli ha rubato pure lo chef





Solimene a pagina 8

Le difficoltà del segretario del Pd

urante il nuovo giro di consultazioni Mario Draghi ha messo la scuola al centro del suo programma, sostenendo di volere cambiare il calendario delle lezioni facendo recuperare in estate quelle perse con le chiusure (...)

Il blitz di Renzi e il sì di Salvini mandano in crisi Zingaretti

DI FRANCESCO STORACE

icola Zingaretti ha bisogno di cocco-le. Perché così non campa più. E vero che come al solito ci mette del suo, ma è anche alle prese con un partito impossi-bile da gestire. E con le «quinte colonne» che non è stato ancora in grado di abbattere. (...)

Segue a pagina 5

Gli iscritti al M5S voteranno on line

Il governo lo decide Rousseau L'Italia in ostaggio dei 5 Stelle

Zappitelli a pagina 6

Lo sport non ha età

Brady eroe al Superbowl Ma anche Ibra e Federer La rivincita dei «vecchi»



Maggiora Vergano a pagina 30

A Roma tagliati i posti alle superiori: ragazzi mandati in istituti lontano da casa

Caos iscrizioni ai licei, genitori in rivolta

Mancano 18 mila dosi a settimana I vaccini agli under 55

slittano a fine mese

••• Nella scuola scelta non c'è posto, in quel-la indicata come seconda i potes i nemmeno, in quella specificata come terza idem, così tami studenti romani iscritti al primo anno di liceo sono stati smistati in istituti lontano da casa, in altri quartieri, in alcuni casi diffi-cilmente raggiungibili. Protestano i genito-ri.

Conti a pagina 20

Gli scienziati: sì alla riapertura In arrivo nuove regole per palestre e piscine











Martedì 9 Febbraio 2021 Nuova serie - Anno 30 - Numero 32 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano







Cinquemila italiani in paradiso

Sono 23 i mld di dollari spostati all'estero dai connazionali. La meta preferita è il Lussemburgo, che da solo ne incassa quasi la metà. Grazie agli espatriati

Dichiarazione precompilata, una overdose di dati per il fisco

in bilancio Poggiani a pag. 27

QUOTIDIANO Lo sconto in fattura concesso va riclassificato

Mandolesi a pag. 24

SU WWW.ITALIAOGGLIT Superbonus-Labozza Oic di comunicazione sulle modalità di contabilizzazione

Ambiente - La nota del ministero sui rifiuti da costru-zione e demo-lizione

Pnnr -La rela-zione della Corte dei conti

Secondo uno studio del Tux Justice Network sono 23 i miliardi di dolla-ri di profitti socicitari spostati verso l'estero dall'Italia, 21 di questi ver-so paesi dell'Unione Europea. Meta preferita dagli italiani è il Lussem-burgo, deve sono finiti 9,6 miliardi di dollari generati in Italia e sposta-tario della imprese locale più di 5 milia italiani che hanno aperto socie-tà, bolding e finanziarie.

Rizzi a pag. 26

IN UNO STUDIO RISERVATO

No del Bundestag all'ipotesi di cancellazione del debito italiano

Dietro la virata pro Draghi di Salvini, oltre a Zaia e Giorgetti, c'è la base leghista



A convincere Matteo Salvini alla virata pro-Draghi sono stati Luca Zaia, Giancarlo Giorgetti e una schiera di seconde file, ammini-stratori e dirigenti locali, che si sono schierati a favore della colla-borazione a hanno virta All'istra-

DIRITTO & ROVESCIO

Chi si meraviglia dell'ultima ca-priola di Beppe Grillo ha la me-moria corta. La vita di Grillo è un caposaleimento continuo. Comin-





1.599.000 Lettori (Audipress 2020/II)

Anno 163 - Numero 39

Quotidiano Nazionale

QN Anno 22 - Numero 39

LA NAZIONE

MARTEDÌ 9 febbraio 2021

Nazionale

FONDATO NEL 1859 www.lanazione.it



Respinti studenti e avvocati della zona rossa. Toscana, la guida completa ai vaccini

Umbria, pericolo varianti Il nuovo ceppo fa due morti

Pontini e Ulivelli alle pagine 14 e 15





Virus, lavoro, scuola: la svolta Draghi

Il premier incaricato vuole accelerare la campagna dei vaccini, allungare l'anno scolastico, riformare burocrazia, fisco e giustizia Incognita governo: i 5Stelle si affidano a Rousseau, la Lega affronta il primo test europeo con il voto sul Recovery a Bruxelles da p. 3 a p. 7

La fine dell'«uno vale uno»

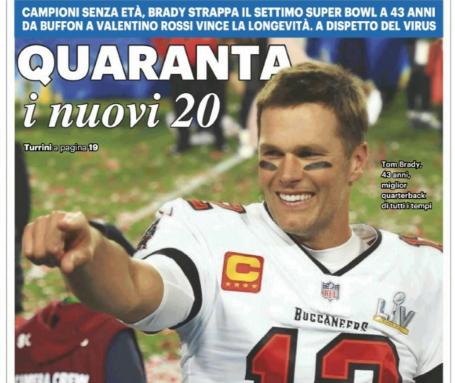
Sarà anche un'ammucchiata ma ci voleva

Michele Brambilla

ario Draghi si avvia M verso Palazzo Chigi fra due ali festanti di folla e il consenso è così unanime, così bulgaro, così nordcoreano che verrebbe voglia di accodarsi ai pochi bastiancontrari rimasti, i quali eccepiscono, dubitano, storcono il naso e cercano il pelo nell'uovo osservando che Pd e Lega non possono andare d'accordo, che i partiti prima o poi finiranno per litigare, che è un ammucchiata eccetera eccetera.

Ma a volte è più originale stare con la maggioranza che con i dissenzienti: e questa è una di quelle volte. Vediamo perché. La prima obiezione, cioè quella sull'incoerenza di partiti come Pd e Lega che si alleano, può essere compresa. Ma è sbagliata.

Continua a pagina 2



DALLE CITTÀ

Firenze

Stadio: ad aprile il concorso dei progetti

Fichera in Cronaca

Firenze

Nuovo rettore La corsa di Aiello è già iniziata

Gullè in Cronaca

Firenze

Il coraggio di 5mila imprese Il debutto nell'anno più duro

Conte in Cronaca



Spostamenti e riaperture Il via libera può slittare

Farruggia e Malpelo alle pagine 9, 10 e 11



Giovane mamma travolta e uccisa a Genova

Pericolo monopattini Incidente ogni 3 giorni

Misale a pagina 13





La Repubblica



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 33

Martedì 9 febbraio 2021

In Italia € 1,50

Draghi, subito tre riforme per rispondere all'Europa

In cima all'agenda del premier pubblica amministrazione, fisco e giustizia civile. Voto su Rousseau, 5S divisi Bankitalia boccia il Recovery Plan di Conte: va integrato. Intervista a Weber, Ppe: "Roma non può più sbagliare'

A scuola tutto giugno e niente cattedre vacanti a settembre

Il punto

Le insidie nascoste nelle troppe attese

di Stefano Folli

S embra che al Parlamento europeo un deputato della Lega, Zanni, sia entrato in conflitto verbale con un collega tedesco dell'estrema destra (AfD) che attaccava Draghi.

🏮 a pagina 27

Il personaggio

Se Salvini si traveste da acqua santa

di Francesco Merlo

A nche se oggi si presenterà a Mario Draghi come ci si presenta alla Prima Comunione o, se preferite, all'esame per la patente di guida, Matteo Salvini già da tempo aveva smesso le felpe di combattimento perché, quando le indossava, nessuno se ne accorgeva più.

L'agenda del premier incaricato, Mario Draghi, è pronta: crescita, scuola, vaccini. E tre riforme: pubblica amministrazione, fisco, giustizia civile. Per la scuola c'è l'ipotesi di allungare l'anno scolastico per recuperare le lezioni perse. La Banca d'Italia boccia il Recovery Plan del governo Conte.

d'i Casadio, Ciriaco, Cuzzocrea, D'Argenio

di Casadio, Ciriaco, Cuzzocrea, D'Argenio Petrini, Pucciarelli, Vecchio e Vitale da pagina 2 a pagina 8 Parla Berlusconi

"Al governo per salvare il Paese e mi spiace il no di Meloni"

di Carmelo Lopapa 🏻 a pagina 9

A 43 anni ha vinto il settimo Super Bowl, questa volta con Tampa



▲ La festa Tom Brady con i figli dopo la vittoria al Super Bowl a Tampa, Florida

DOUG MILLS/THE NEW YOR

L'America di Tom Brady, campione senza tempo

di Basile e Lombardi • a pagina 37. Con il commento di Stefano Massini • a pagina 26

Il virus

Contagi in rialzo dalle varianti I più colpiti sono i giovani

L'Ema: quattro mesi per adattare i vaccini



Le varianti del Covid 19 si stanno radicando, con contagi anche tra i più giovani.

di **Bocci, Dusi** e **Ferro** alle pagine 12, 14 e 15

Il reportage

La festa finita di Bolzano in rosso

dal nostro inviato

Paolo Berizzi

BOLZANO

Dilà, oltreconfine, dopo sei settimane gli austriaci escono dal lockdown (ma in Tirolo gira la variante sudafricana e c'è rischio di nuove chiusure). Qui ci entriamo. E stavolta davvero. Per 21 giorni sarà stop totale e inderogabile.

a pagina 13



10 milioni di follower

Ylenia e Nicole le gemelle record di TikTok

di Giuliano Aluffi

A vete un gemello? Allora è il momento di lanciarvi su TikTok. Sono ben tre le coppie di gemelli nella Top 10 di TikTok Italia: le più popolari sono LeTwins: Ylenia e Nicole Burato da Mantova, 10,3 milioni di follower.

• a pagina 21

Dal Darfur all'Italia



L'ultima verità sul barcone dei ragazzi perduti

di Fabio Tonacci
a pagina 19

Diritti

Cara Costituzione ecco cosa vorrei chiederti

di Gianrico Carofiglio e Silvana Sciarra

a gentilezza e l'importanza dell'ascolto, il valore della memoria, la difesa dell'ambiente. Sono solo alcuni dei temi intorno ai quali ruota la nuova serie di podcast della Corte costituzionale alle pagine 30 e 3.

• alle pagine 30 e 31 con un articolo di **Ilaria Zaffino**

iede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 el. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb.

essionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. o – via Nervesa, 21 – Tel. 02/574941, Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, Monaco P., Slovenia € 3,00 - Croazia KN 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50

con CD Beethoven

NZ



Sestriere Muore con un amico sotto una valanga l'alpinista che aveva scalato le vette del mondo



Bitcoin Musk investe un miliardo e mezzo e manda in orbita le monete virtuali





LA STAN





QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1.50 C II ANNO 155 II N.39 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1. DCB-TO II www.lastampa.it



OGGI TERMINANO LE CONSULTAZIONI. DAL PRESIDENTE INCARICATO FILTRANO I PRIMI PUNTI PROGRAMMATICI DEL GOVERNO

ruzione e fisco, l'agenda

"L'anno scolastico va prolungato". 5Stelle, voto su Rousseau. Salvini, sui migranti svolta europeista

IL COMMENTO

ISUPERPOTERI DI SUPERMARIO

DONATELLA DI CESARE

lavoratori della Embraco prote-stano in piazza a Torino e invo-cano con dignità, e con il fiato ri-masto, un fondo di dieci milioni masto, un fondo di dieci milioni (che le banche negano) semplice-mente per continuare a produrre. Gente che ha lavorato una vita e che d'un tratto è sull'orlo del bara-tro. Questa è una delle tante situa-zioni gravidi ciu si potrebbe e si do-vrebbe parlare nelle prime pagine. Ogni ora 50 persone perdono il posto di lavoro – nella maggio-ranza donne e giovani. L'Italia, stretta nella morsa di una crisi epo-cale, dove il peggio sembra ancora di là da venire, guarda a Draghi, con attesa, persino con slancio.

IL CASO

ILFATTORE AUTOREVOLEZZA

he aspetto ha l'autorevolezza femminile? Di quella ma-schile sappiamo, per lunga tradizione. Siamo così abituati che tradizione. Siamo così abituati che la riconosciamo a colpo d'occhio. Prendiamo Mario Draghi e Barack Obama. Diversi per tutto ma simili nell'effetto che ottengono. Non parlo di competenza o linguaggio del corpo. Mi riferisco all'involuero. Non esattamente l'abito, ma l'habitus, quello strato dell'essere fatto di stoffa, pelle, capelli, gioielli, sorriso... Una cura di sé che ha come obiettivo la seduzione e insieme e insieme obiettivo la seduzione e insieme una promessa: la salda presa in cari-co dei tuoi problemi. Ci son qua io, ti puoi rilassare. - P.8

ALESSANDRO BARBERA

Draghi detta l'agenda e comincia dalla scuola: "Allungare l'anno". Il Colle auspica il giuramento nel fine settimana. - P. 2 SERVIZI - PP. 2-7

L'INTERVENTO

L'ITALIA RIPARTA DALLA CULTURA

GIANCARLO CORAGGIO



Il presidente della Consulta

aro direttore, la cultura è uno dei principi fondamentali della Costituzione, sancito dall'articolo 9. In Assemblea costituente, Concetto Marchesi, che di quell'articolo fu il relatore, sostenne, insieme ad Aldo Moro, che «non esiste funzione naziona-le e sociale più alta di quella che provvede all'educazione ed elevazione del popolo e assicura pertan-to l'unità della nazione». Eppure, oggi la cultura è in sofferenza, co-me e più degli altri aspetti della no-stra vita sociale. È in sofferenza, infatti, non solo la scuola, l'istitu-zione chiamata dalla Costituzio-ne a «produtre cultura» nei cona esprodurre cultura» nei con-fronti dei più giovani, ma anche la musica, il teatro, il cinema, l'ar-te... insomma tutte quelle attività che rappresentano il nutrimento culturale di una comunità compo-sta da cittadini consapevoli dei propri diritti ed overi e in srado di propri diritti e doveri e in grado di partecipare attivamente alla vita pubblica. - P.22 SALVAGGIULO - PP.22-23

L'EMERGENZA COVID

Veneto, Zaia compra un milione di vaccini Musei e sport, le regole per le riaperture



Un selfie davanti all'Ultima Cena di Leonardo da Vinci

CONTRO I PIRATI DELLA SALUTE

EUGENIATOGNOTTI

Idiritti esclusivi, la proprietà, e i mono-poli dei colossi farmaceutici sui bre-vetti impediscono che ci siano dosi suffi-cienti di vaccini sicuri ed efficaci contro il Covid 19 per tutti. - P. 21

DIRITTI

SIAMO TUTTI MOSTAFA FRATELLO CLOCHARD LUIGICIOTTI

Che l'aldilà ti risarcisca di tutte le fatiche e le



ingiustizie patite in questa vita. Arriva-to dalla Tunisia dopo una trage dia famigliare, avevi saputo farti accogliere con la tua gentilezza, la tua disponibilità, la tua vo-glia di darti da fare. Eri diventa-to una figura famigliare nel quartiere. - P. 21 PEGGIO - P. 13

LEEMMINICIDI

DA ILENIA A PIERA LA STRAGE INFINITA

emminicidi. una strage in-finita. Tre in 24 ore: Ilenia, Pie-ra e Luljeta. Delitti

che non nascono dal nulla. Per questo andrebbe

ro letti collegandoli al dato ag-ghiacciante diffuso dall'Istat la settimana scorsa: su centou-nomila posti di lavoro persi a dicembre, novantanovemila erano donne. - P. 21

IL GENDER GAP

DONNE IN CORSIA CARRIERE IN SALITA

FLAVIA AMABILE

I Italia è uno dei Paesi eu-ropei dove è più diffici-le per una donna riusci-re a lavorare in una professiore a lavorare in una professio-ne sanitaria a qualsiasi livello. E' una realtà nota da tempo e confermata ancora una volta da uno studio di Lenstore che ha analizzato 30 Paesi europei per capire quali offron omag-giori opportunità per le donne che vogliono intraprendere questo tipo di carriera. - P. B



BUONGIORNO

Ne abbiamo scritte, lette e sentite molte in questi giorni. La sintesi migliore appartiene a Guido Vitiello: un paese diviso tra Draghi compagno di classe e Draghi nemico di classe. Il compagno di classe e studioso ma non secchio-ne, amichevole e beneducato, forte a calcio ma soprattutto a basket-per ora prevale come il sole ad agosto. Ne ab to a basket - per ora prevate come il sole ad agosto. Ne ab-biamo scritte, lette e sentite molte, sull'uomo che dall'Eu-ropa salvò l'Italia e ora dall'Italia salverà l'Europa, sul pro-fessore con cui ritroveremo un'autorevolezza, senza nemmeno una macchia di passata di pomodoro, e anzi una centralità e, stai a vedere, dimissionaria Merkel e im-pastoiato nelle elezioni Macron e autoreliminata la Gran Bretagna, saremo noi il baricentro dell'Unione. Ho scroppes il limi ontraisismo, consensoriumenta i ferralia so il mio entusiasmo – consapevolmente infantile

A proposito del prof | MATTIA

- al caro amico Giovanni Orsina, e lui mi ha ricordato che -al caro amico Giovanni Orsina, e lui mi ha ricordato che gli entusiasmi si pagano duramente. Mai nessuna disillusione, gli ho risposto, sarà più atroce del rave party degli ultimi tre anni. E così ne abbiamo scritte, lette e sentite molte, è bello, è intelligente, è elegante, è colto, è buono, è generoso, è dell'élite ma anche del popolo, è il popolo che si è fatto élite, eccetera, ma fra tuttre le cose scritte, lette e sentite la più sensata, e per distacco, appartiene al segretario generale della Cgil, Maurizio Landini: adesso bisognerà studiare. Ecco, basta coi bignami, coi biglietti nei polsini, col sentito dire, con la parlantina, coi condizionali accettati per congiuntivi come stile di vita e pensero, per l'elevato prosetto di essere capre in mezzo alle siero, per l'elevato progetto di essere capre in mezzo alle capre. Ragazzi, la didattica a distanza è finita.









La biotech Philogen sul Mta entro fine mese con un'offerta per istituzionali

Intanto la veneta Stevanato (servizi per l'industria farmaceutica e della salute) valuta di quotarsi a Wall Street Montanari a pagina 11



Birkenstock nel mirino del fondo L Catterton

La società che fa capo a Lvmh contende a Cvc il deal da 4 mld Bittau in MF Fashion

n MF Fashion

Anno xxxxii n. xx7
Martedî 9 Febbraio 2021
€2,00 *Classeditori*



Speciblene in A.P. art. 1 c.1 L. 4604. DOS Millare - UKE 1.40 - Ch R. 4.50 Francis 61.0

ECCO IL PIANO IL PREMIER INCARICATO PREPARA MISURE PER EVITARE IL CREDIT CRUNCH

Vaccino Draghi alle banche

L'ex numero uno Bce ha in mente un pacchetto-credito e gli istituti volano in borsa I titoli festeggiano le possibili fusioni: Bper +7,4%, Mps +19%, Unicredit +2,6% Niente patrimoniale ma sostegno al ceto medio. Piazza Affari +1,5%, giù lo spread

Nuovi record per Wall Street. Tesla punta 1,5 mld sul bitcoin e lo manda alle stelle



EDIZIONE 2021

Digitale ed Esg per ripartire: assegnati 14 China Awards Intesa compra da Bnp le polizze Cargeas La borsa apprezza conti e tripla cedola







II Piccolo

Trieste

Adesso Trieste punta su rigenerazione energetica rionale e porto

L' interrogativo di Roberto Morelli in merito alle ricadute degli equilibri politici romani su Trieste tocca questioni rilevanti e non del tutto delineate, a partire da come la prospettiva di un "governo che non debba identificarsi con alcuna formula politica" possa tradursi nella realtà degli interessi contrapposti rappresentati dai diversi partiti. Istanze divaricatesi proprio a seguito della crisi pandemica, che non ha fatto altro che inasprire le disuguaglianze ed evidenziare problemi e contraddizioni presenti già da prima dell' avvento del Covid-19.La decisione storica dell' Ue di generare debito condiviso, con Next Generation Eu, impone diversi cambi di paradigma. Il ruolo dei territori, ad esempio, non può essere derubricato a quello di litiganti per la spartizione dei fondi, da ammansire o, peggio, ignorare. Oggi è necessario promuovere le trasformazioni di cui abbiamo bisogno con le persone e non semplicemente per le persone, rimettendo al centro comunità, centri urbani e aree interne, luoghi nei quali bisogni, aspettative, desideri si definiscono, si aggregano, possono trasformarsi in progetti. Anche il concetto stesso di "produttività" dell' investimento pubblico deve essere rivisto alla luce dell' insegnamento del



Covid-19: negli scorsi decenni il mantra è stato disinvestire sul sistema sanitario, sul welfare, sul trasporto pubblico, sulla formazione per aumentare la competitività. La pandemia ha dimostrato che è vero esattamente il contrario: reti sociali deboli e una sanità al collasso hanno effetti negativi anche sull' economia. Uno squardo alla situazione triestina può restituire degli spunti rilevanti sulla direzione generale da dare a Next Generation Eu. In quest' ottica segnaliamo quattro proposte che stanno emergendo dal percorso di costruzione partecipata del programma di Adesso Trieste.1) Recuperare Porto vecchio come parco eco-produttivo, con insediamenti industriali leggeri connessi con l' ecosistema della ricerca e le funzioni logistico-portuali; una scelta in grado di garantire tanti posti di lavoro di qualità nel rispetto dell' ambiente, differentemente dall' idea dell'"uso turistico" dell' area, caldeggiata da molti fino a pochi mesi fa.2) Piani di rigenerazione energetica dei rioni che, andando oltre l' incentivo ai singoli proprietari, agevolino la creazione di comunità energetiche, l' autoproduzione decentrata di energia e il risparmio delle risorse, riducendo le disuguaglianze e tutelando l' ambiente.3) Rafforzare il sistema di salute e welfare a livello territoriale, sul modello delle Microaree. Un salto di qualità per sostituire strutture centralizzate, come la case di riposo, in favore piuttosto di sistemi a rete che garantiscano salute, autonomia, sicurezza sociale delle persone.4) Una rete di trasporto pubblico di massa con grande capacità, frequenza e accessibilità. A Trieste si tradurrebbe in un sistema di tram-treno innestato sulla rete ferroviaria, dunque utilizzando in maniera più efficiente le infrastrutture esistenti. Un' eventualità che si è dimostrata concretamente realizzabile con il rilancio del porto negli ultimi anni.Giulia Massolino e Riccardo LaterzaAdesso Trieste.



IINordEstQuotidiano

Trieste

Intervista a Zeno D' Agostino, presidente del Porto di Trieste

'Recovery fund', sostenibilità, Cina, Friuli Venezia Giulia e futuro dello scalo giuliano a servizio dell' Europa centroorientale.

Il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino. Quasi 62 milioni di tonnellate di merce movimentate nel 2019, delle quali poco più di 43 milioni rappresentate da rinfuse liquide, in larga parte petrolio, che ne fanno il più importante scalo petrolifero del Mediterraneo e uno dei più performanti d' Europa: il porto di Trieste, primo scalo del Paese, è in forte crescita e sta assumendo sempre più importanza a livello globale per il suo essere incuneato nel centro dell' Europa, per i suoi fondali che permettono l' arrivo delle super porta container dal lontano oriente, tanto da aver attirato le attenzioni della Cina e dell' anseatica Amburgo, uno dei principali hub portuali continentali. Oggi il contesto politico nazionale potrebbe minarne la crescita, a causa dei grandi punti interrogativi sul 'Recovery Fund', nel quale lo scalo internazionale del capoluogo del Friuli Venezia Giulia ha un ruolo da protagonista. Con Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di sistema portuale del mar Adriatico orientale, inserito, da Forbes nella lista dei 100 migliori manager italiani del 2020, il punto sulla situazione e uno sguardo sul futuro. «Le preoccupazioni per



Trieste relativamente al Recovery Fund - afferma D' Agostino - sono molto fondate, direi assodate. Nel testo si parla di 388 milioni che riguardano progetti ben specifici che abbiamo presentato, in tutte le forme gradite a Bruxelles, in termini di impatti sulla sostenibilità, sull' occupazione. Le cose che ci sono su Trieste sono molto concrete. Ora, alla luce di quanto sta accadendo dal punto di vista politico nello Stivale, bisogna capire che fine fa il piano». Sostenibilità significa anche elettrificazione delle banchine, per ridurre l' impatto del lavoro portuale sulla città e sui lavoratori portuali, e potenziamento della logistica su ferro. C' è un progetto complessivo che riguarda tutti i porti, Trieste compresa, sulla questione dell' elettrificazione delle banchine, con circa un miliardo che viene messo sul tavolo dallo Stato, attraverso il 'Recovery Fund'. Poi c' è tutta la componente ferroviaria: abbiamo già circa 200 milioni di finanziato sul ferroviario ma ne abbiamo ancora bisogno perché con la crescita esponenziale e anche dimensionale del porto deve progressivamente crescere anche l' infrastruttura ferroviaria di queste nuove aree che andiamo a sviluppare. Si tratta di una serie di progetti che stiamo preparando da giugno e che abbiamo già pronti da fine agosto. Che dire, la questione Recovery Fund è avvolta da un grosso punto interrogativo che mi pongo non solo da presidente del porto ma anche da cittadino italiano. Il 2019 è stato l' anno del memorandum con la Cina, poi tutto sembra essersi arenato Con la Cina noi abbiamo inaugurato un modus operandi che poi gli altri hanno detto che bisognava applicare, vale a dire quello della reciprocità. Con la Cina abbiamo messo in piedi un discorso che prevedeva progetti sia in Cina che in Italia. Non abbiamo visto tanti progressi sul suolo cinese e quindi, giocoforza, nemmeno in Italia. Quindi la critica per cui Trieste si è venduta o altre corbellerie del genere è stata smentita dal fatto che noi siamo stati quelli che per primi sono riusciti, pur nel loro piccolo, a chiedere al soggetto cinese che si partisse con dei progetti specifici in Cina. Su questo punto, devo dire, c' è stata una piccola ripresa a fine 2020, soprattutto sul tema della filiera del vino. Ed è li che misuriamo il nostro progetto sulla Cina, il resto sta anche alle trattative che fanno i privati. Noi siamo piccoli nel contesto globale ma le idee le abbiamo chiare e siccome abbiamo un patrimonio prezioso che è oggi Trieste, il suo porto e la sua collocazione a livello globale che comincia ad avere da qualche anno un' importanza rilevante, lo mettiamo sul tavolo delle trattative. Io non ho mai avuto dubbio su questo, magari è qualcun altro che ne ha sulle nostre capacità



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Pagina 25

IINordEstQuotidiano

Trieste

di dialogare. Mentre con la Cina le cose appaiono più complicate, con i tedeschi di Hamburger Hafen und Logistik le cose sono andate avanti molto velocemente. Noi ragioniamo a livello tecnico e oggettivo. Ed è oggettivo che sono maggiori le difficoltà nel poter garantire un passaggio tranquillo di una 'golden power' relativa a un' annessione o un acquisto di una struttura strategica per il Paese da parte di un soggetto cinese all' interno del porto di Trieste potrebbe provocare molti più problemi rispetto a una 'golden power' sui tedeschi, come poi in effetti è avvenuto. Ed è una cosa risaputa, che noi tecnici comprendiamo, che i tedeschi di Amburgo per l' ingresso nella piattaforma logistica triestina hanno ottenuto il beneplacito abbastanza rapidamente perché soggetto comunitario. Quali sono gli scenari e gli obiettivi per quel che riquarda il prossimo futuro? Una cosa che va detta e su cui noi lavoriamo sempre ma che non appare così scontata e che spesso va comunicata è che noi oggi abbiamo un sistema complessivo fatto si dal porto di Trieste, ma anche dagli interporti, dalle zone industriali - noi siamo al 52% nel Consorzio di sviluppo economico locale dell' area giuliana (Coselag) e io ne sono il presidente - dal porto di Monfalcone, abbiamo aree di punto franco che sono appetibili. Quindi è di lì che arriveranno le grandi novità nel corso del 2021. Anche perché il porto adesso ne ha di cose da fare, tra ungheresi all' ex Teseco per il terminal multi-purpose su un' area da 32 ettari, accordo di programma della Ferriera, e ampliamento del molo settimo. Insomma in porto ci sono così tante cose da fare che spero che ulteriori novità non arrivino. Non va quindi sottovalutato tutto quello che sta accadendo a livello di trasporti, di zona industriale e a livello di FREEeste, la nuova zona franca del porto di Trieste che sorge a Bagnoli della Rosandra. Ed è probabile che arriveranno proprio di lì le principali novità del 2021. Nella nuova zona franca abbiamo portato avanti attività logistiche, i magazzini sono pieni, ma non è quello l' intento, perché lì vogliamo fare anche attività industriale. Il collegamento con Pordenone ha reso ancora più evidente l' importanza delle connessioni con un retroporto che diventa sempre più interconnesso. Si può definire il Friuli Venezia Giulia come la grande piattaforma logistica del porto, definita così nei giorni scorsi dal governatore Massimiliano Fedriga? Penso che sia una gran bella cosa quando un governatore fa un ragionamento di questo tipo, perché è evidente che c' è un totale allineamento da tutti i punti di vista, sia di chi ha in qualche modo l' onere e la responsabilità di governo di tutta la regione e di chi come noi deve gestire i punti fondamentali di questo sistema. Quindi, l'altro giorno in Camera di commercio, a Trieste, ero felice di ascoltare da Fedriga. Non è scontato vedere un allineamento di questo tipo. Da soddisfazione. E, mi permetto di dire, che la da anche agli esperti venuti da fuori Regione che, l' altro giorno, hanno assistito all' incontro organizzato dalla Camera di commercio della Venezia Giulia e 'The European House - Ambrosetti' sulle strategie e le azioni per la competitività della Venezia Giulia al 2025. Tutti i partecipanti hanno enfatizzato il ruolo dello sviluppo logistico della Regione. Non mi sembra fosse così scontato sei anni fa. Oggi è diventato un mantra un po' per tutti ed è una grande soddisfazione. Per rimanere sempre aggiornati con le ultime notizie de 'Il NordEst Quotidiano', consultate i canali social: Telegram https://t.me/ilnordest Twitter https://twitter.com/nestquotidiano Linkedin https://www.linkedin.com/company/ilnordestquotidiano/ Facebook https://www.facebook.com/ilnordestquotidian/ © Riproduzione Riservata.



Shipping Italy

Trieste

Apt Gorizia ha messo a gara il collegamento marittimo estivo fra Trieste e Grado

Apt Gorizia è alla ricerca di un operatore che svolga il collegamento marittimo fra Trieste e Grado nelle estati da qui al 2029 (ed eventualmente fino al 2034). Nelle passate stagioni a effettuare il servizio è stata la compagnia Delfino Verde. L'azienda di trasporto pubblico ha indetto una gara per il noleggio a scafo armato di una motonave con la quale dovranno essere assicurate, per un periodo di 90 giorni ogni anno, tre viaggi giornalieri andata e ritorno tra le due località (effettuati sei giorni a settimana) per un totale di 540 tratte annue. Indicativamente il periodo di attività sarà quello compreso tra il 1 giugno e il 15 settembre. Dal punto di vista tecnico, l'azienda chiede tra le altre cose che la nave possa trasportare complessivamente almeno 180 passeggeri, che sia iscritta al Rina, che non abbia più di 15 anni di età e che la sua propulsione sia assicurata da due motori di pari potenza che consentano una velocità di crociera di almeno 15 nodi. Come contropartita, Apt Gorizia mette sul piatto fino a 5,229 milioni di euro per il periodo 2021-2029 (durata che potrà essere prorogata a suo insindacabile giudizio per i successivi cinque anni). La scadenza per la presentazione delle offerte è fissata al 1 marzo.





La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Dogane, nuova sede nella Torre Shipping previste 40 assunzioni

Per gli uffici saranno due i piani messi a disposizione: oltre 1.400 metri quadrati nel grattacielo all' interno del Centro direzionale di San Benigno

di Fabrizio Cerignale Una nuova sede, che troverà spazio all' interno della " torre Shipping di San Benigno" pronta a fine agosto, ma anche un aumento del personale che, grazie all' implementazione di una guarantina di addetti (in queste settimane si stanno svolgendo gli esami orali del concorso) andrà a potenziare un servizio strategico per lo sviluppo dei traffici del Porto di Genova. È questo il futuro del SOT, il servizio operativo territoriale dell' agenzia delle dogane di Passo Nuovo, a Genova Sampierdarena, che ha trovato nuovi spazi dopo che, nei mesi scorsi, la struttura nella quale era ospitato aveva avuto problemi di agibilità. Una buona notizia per gli operatori visto che si tratta di una sede operativa che, con una media di circa 20 mila controlli svolti ogni anno, è considerata una delle Sezioni doganali più importanti d' Italia. L' operazione rientrerebbe nel piano di riorganizzazione delle dogane genovesi e, secondo quanto trapela, nei nuovi uffici dovrebbero trovare spazio circa 80 persone incaricate di svolgere le verifiche doganali documentali, quelle che indicano la coerenza tra il tipo di merce e i tributi pagati. Qualche notizia più precisa, invece, arriva sul fronte



dei lavori che saranno svolti per adattare i nuovi spazi. Si tratta, infatti, di circa 1.400 mq di uffici che occuperanno due dei 20 piani del grattacielo " Torre Shipping", situato nell' area del " Centro Direzionale San Benigno". Spazi che saranno dati in locazione dall' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale all' Agenzia delle Dogane e Monopoli-Direzione Territoriale Liguria, Piemonte e Valle D' Aosta. A seguire e gestire i lavori di ristrutturazione, come stazione appaltante, sarà l' Agenzia del Demanio che, a breve, quindi, firmerà il contratto con la ditta appaltatrice che sarà impegnata nella realizzazione dei lavori fino al mese di agosto. Gli spazi interni verranno completamente rifunzionalizzati attraverso un intervento di manutenzione delle finiture e la realizzazione degli impianti all' insegna della sostenibilità: le postazioni di lavoro e gli spazi comuni, infatti, saranno riallestiti utilizzando le pareti modulari già presenti all' interno dell' immobile, e questo consentirà di ottimizzare le forniture e gli approvvigionamenti per limitare al massimo lo scarto da portare a discarica. Anche i materiali impiegati, spiegano dal Demanio, avranno una percentuale minima di riciclaggio di almeno il 40%, con un ciclo produttivo a basso impatto ambientale. L' intero intervento è stato studiato affinché sia la progettazione, la cantierizzazione e l' esecuzione rispettino i criteri ambientali minimi, garantendo una maggiore efficienza dei consumi durante tutto il ciclo di vita dell' edifico. © RIPRODUZIONE RISERVATA



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

l' intervista

Signorini "Sarà il treno a guidare la ripresa del porto"

di Massimo Minella «Vogliamo cominciare a vedere la diga in modo diverso? La diga non è porto, ma è città che spinge un po' più in là i suoi confini». Paolo Signorini, presidente dell' autorità di sistema che governa di fatto quattro porti (Sampierdarena, Pra', Savona e Vado) affronta da un' angolazione diversa il tema della diga, al termine del dibattito pubblico e prima del momento dei verdetti. Il 19 il coordinatore Andrea Pillon presenterà i risultati del confronto, poi l' authority avrà due mesi di tempo per decidere. «Gara e aggiudicazione arriveranno entro l' anno così da poter aprire i cantieri nel 2022». Scontato dire che proprio la sfida della diga sarà uno dei temi forti di questo 2021 in cui lo scalo andrà subito alla ricerca di un riscatto sul fronte dei traffici. La situazione resta però ancora difficile, presidente Signorini. Che previsioni ha dal suo osservatorio? «Il 2020 è stato pesante, i numeri parlano da soli. Ora abbiamo stabilizzato la situazione e da mesi abbiamo fermato la contrazione, grazie anche alla ripresa del Far East. Il prossimo passo è il recupero». Ottimista? «L' ottimismo è quello degli operatori. Vedo armatori che stanno tornando con i loro servizi e vedo gli



investimenti sui terminal fra Genova e Savona di Psa, Msc, Cosco, Maersk. Se avessero previsioni negative non si muoverebbero così. Ma forse il vero elemento discriminante, da questo punto di vista, è un altro». E quale? «Finalmente abbiamo segnali di interesse forte degli operatori internazionali sulle ferrovie. Penso al servizio di Psa per Basilea, all' accordo Hupac-Logtainer, alle iniziative di Msc con Medway. Non dimenticate che, solo a titolo di esempio, la piattaforma di Vado intende puntare tantissimo sul ferro. Noi abbiamo sempre dato idee molto precise, in proposito. Se anche il privato ci crede arriveranno risultati importanti già in questo 2021». Questo è anche l' anno della diga... «Certo, lo è nel senso che andremo all' aggiudicazione, così da aprire i cantieri nel 2022. Andiamo veloci perché ci siamo mossi prima». **Prima di cosa?** «Prima del Covid. Avevamo già il progetto di fattibilità tecnico-economica. Se non l' avessimo avuto, non saremmo stati credibili nella nostra richiesta di sostegno con i fondi europei. Abbiamo continuato su questa strada con il dibattito pubblico e anche questo è Modello Genova». Il dibattito pubblico a Genova era già stato fatto per la Gronda, opera sempre contestata e che peraltro deve ancora partire... «In effetti la diga non desta preoccupazione, credo che tutti condividano l' idea di realizzarla. Ma detto questo c' è molto da fare, scegliere il progetto migliore, rafforzare alcuni aspetti sollevati dall' Enac, con cui abbiamo appena aperto un tavolo, monitorare meglio il rapporto fra costi e benefici».



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

La città ha chiara l' importanza di questa infrastruttura, secondo lei? «La diga sarà il futuro della città per tante declinazioni, penso alle pale eoliche proposte da Renzo Piano, alla localizzazione di altre attività, come pensa il sindaco Bucci, anche se magari non da subito. Ma quest' opera non deve essere vista come un qualcosa legato solo al porto». In che senso? «Nel senso che la diga è la città che cresce, è il suo nuovo confine. È un punto delicato, che va capito». E sui tempi? «A maggio il progetto dev' essere al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Entro fine aprile, infatti, il percorso avviato con il dibattito va chiuso. Così celermente potremo andare alla gara e dopo l' aggiudicazione ad aprire i cantieri. Non deve sfuggirci, infatti, che quest' opera è stata inserita nel Recovery Plan, che non consente ritardi». È un' opera affidata a un commissario, che è lei. Si velocizzeranno i tempi come per la costruzione del Ponte? «L' esperienza del Ponte, con la sua logica commissariale, va assolutamente capitalizzata, soprattutto per la possibilità di aprire cantieri in parallelo, come prevede il codice europeo. Massimo rispetto delle norme e lavoro che in simultanea può consentire di terminare prima». © RIPRODUZIONE RISERVATA



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

Genova, Agenzia delle Dogane: nuovi uffici per la direzione Nord Ovest

I nuovi uffici saranno alla torre Shipping (Centro direzionale di San Benigno), l' Agenzia del Demanio seguirà e gestirà i lavori di ristrutturazione

La sede genovese dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli-Direzione Territoriale Liguria, Piemonte e Valle d' Aosta, si trasferisce nel grattacielo Torre Shipping, di proprietà dell' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, nell' area del "Centro Direzionale San Benigno". I nuovi uffici delle Dogane occuperanno 2 dei 20 piani dell' immobile, per un totale di 1.400 metri quadrati di uffici. L' Agenzia del Demanio seguirà e gestirà, come stazione appaltante, i lavori di ristrutturazione: a breve sarà firmato il contratto con la ditta appaltatrice che sarà impegnata nella realizzazione dei lavori fino al mese di agosto. Gli spazi interni verranno completamente rifunzionalizzati attraverso un intervento di manutenzione delle finiture e la realizzazione degli impianti all' insegna della sostenibilità: postazioni di lavoro e spazi comuni saranno riallestiti utilizzando le pareti modulari già presenti all' interno dell' immobile, questo consentirà di ottimizzare le forniture e gli approvvigionamenti per limitare al massimo lo scarto da portare a discarica. Anche i materiali impiegati avranno una percentuale minima di riciclaggio di almeno il 40%, con un ciclo produttivo a basso impatto ambientale. L' intero



intervento è stato studiato affinché sia la progettazione, la cantierizzazione e l' esecuzione rispettino i criteri ambientali minimi, garantendo una maggiore efficienza dei consumi durante tutto il ciclo di vita dell' edifico.



Genova24

Genova, Voltri

Agenzia delle Dogane di Genova, ristrutturazione green per gli uffici a San Benigno

Il grattacielo Torre Shipping è di proprietà dell' autorità portuale

Redazione

Genova . Sarà l' Agenzia del Demanio a seguire e gestire, come stazione appaltante, i lavori di ristrutturazione dei 1.400 mg di uffici che l' Agenzia delle Dogane e Monopoli-Direzione Territoriale Liguria, Piemonte e Valle d' Aosta, utilizzerà a Genova, nel grattacielo Torre Shipping, di proprietà dell' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, nell' area del 'Centro Direzionale San Benigno'. A breve sarà firmato il contratto con la ditta appaltatrice che sarà impegnata nella realizzazione dei lavori fino al mese di agosto. Gli uffici delle Dogane occuperanno 2 dei 20 piani dell' immobile e gli spazi interni verranno completamente rifunzionalizzati attraverso un intervento di manutenzione delle finiture e la realizzazione degli impianti all' insegna della sostenibilità. Postazioni di lavoro e spazi comuni saranno riallestiti utilizzando le pareti modulari già presenti all' interno dell' immobile, questo consentirà di ottimizzare le forniture e gli approvvigionamenti per limitare al massimo lo scarto da portare a discarica. Anche i materiali impiegati avranno una percentuale minima di riciclaggio di almeno il 40%, con un ciclo produttivo a basso impatto ambientale. L' intero intervento è stato studiato affinché sia la



progettazione, la cantierizzazione e l' esecuzione rispettino i criteri ambientali minimi, garantendo una maggiore efficienza dei consumi durante tutto il ciclo di vita dell' edifico.



II Nautilus

Genova, Voltri

Primo bando di gara europea per il servizio di rimorchio

Abele Carruezzo

Savona. La pubblicazione del bando gara, a rilevanza europea, sulla Gazzetta Ufficiale europea, per il rinnovo della concessione dei servizi di rimorchio nei porti di Savona e Vado Ligure, possiamo dire che segna una discontinuità nell' affidamento di questo particolare servizio tecnico nautico. E' la prima volta che in Italia un' Autorità Marittima - la Capitaneria di Porto - emette un bando di gara per la concessione pluriennale del servizio di rimorchio in ambito portuale, dopo un lungo iter istruttorio iniziato nel 2019, e soprattutto dopo la riforma del Codice dei Contratti Pubblici, totalmente innovati, e del Regolamento 352/2017 dell' Unione europea sui servizi tecnico-nautici. Il 2021, quindi, segna per le Capitanerie di Porto un nuovo approccio: bandire gare pubbliche per affidare in concessione i servizi di rimorchio portuale, tenendo presente che il 'Decreto rilancio' della primavera 2020 aveva stoppato tutte le procedure con proroga annuale al 2021. Infatti, nei mesi scorsi, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con una circolare, aveva invitato le Capitanerie di Porto a valutare l'opportunità per una riorganizzazione del servizio di rimorchio, vista la minore domanda da parte



delle navi - minor traffico marittimo/portuale registrato per la pandemia di covid-19 -. La circolare ministeriale, a firma dell' On. le Paola De Micheli, pone all' attenzione delle Autorità Marittime l' analisi relativa alla diminuzione della domanda di servizio di rimorchio registrata negli anni 2019/2020 al punto che potrebbe inficiare i bandi di gara che dovrebbero contenere l' attività svolta nel corso degli ultimi anni. Per questi motivi, il Ministero ha disposto che, per le procedure di gara avviate nell' anno 2021, potrà essere considerato, con apposita motivazione, il biennio 2018/2019 e per le gare avviate nel 2022 i dati degli anni immediatamente prossimi al 2020 e cioè quelli del 2019 e del 2021. Per il bando di Savona si parla di una concessione di 15 anni, con aggiornamento delle tariffe ogni sei anni, (prima venivano aggiornate ogni due); il bando tiene conto anche dell' attività marittima della piattaforma Vado Gateway, terminal container gestito da Maersk. L' elaborazione del nuovo bando di gara e della relativa documentazione ha visto il coinvolgimento di tutti gli stakeholders del comparto del trasporto marittimo, in osseguio alle linee guida emanate dalla competente Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale procedura farà testo per altri porti, come Genova e Livorno, che stanno predisponendo bandi analoghi e non solo in Liguria; prossimi saranno i porti di Salerno, Venezia, Bari. Nella nota della Guardia Costiera di Savona si legge: 'L' indifferibile garanzia di sicurezza per la navigazione marittima e per lo scalo portuale è stata cardine per la redazione degli atti di gara, senza trascurare la competitività dello scalo'. Il servizio, continua la nota, 'dovrà soddisfare i requisiti di sicurezza in un contesto operativo e commerciale qual è quello di Savona e Vado Ligure, caratterizzato da spiccata eterogeneità dei traffici (crociere, prodotti petroliferi, auto, container, granaglie, cemento, carbone, frutta). Un servizio di rimorchio capace di rispondere a tutte le esigenze commerciali dei due porti e articolato sulla massima flessibilità d' impiego delle risorse, per assicurare il ciclo commerciale di entrambi i porti in simultanea e senza ritardi'. A breve, la Capitaneria di Porto di Genova, emanerà anche una nuova ordinanza per le 'manovre fuori sagoma'; naturalmente dopo le ultime sperimentazioni e la familiarizzazione con le manovre da parte dei piloti in atto per il bacino di Sampierdarena.



PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Genova, nuovi uffici per l' Agenzia delle dogane della Liguria

di M.C. luned 08 febbraio 2021 GENOVA - Nuovi uffici per l' Agenzia delle dogane della Liguria a Genova : la direzione utilizzerà 1.400 metri quadrati all' interno del grattacielo 'Torre Shipping', di proprietà dell' Autorità di sistema del mar Ligure Occidentale, nell' area del centro direzionale San Benigno. La stazione appaltante per i lavori di ristrutturazione sarà l' Agenzia del demanio. A breve sarà firmato il contratto con la ditta appaltatrice che sarà impegnata nella realizzazione dei lavori fino al mese di agosto. Gli uffici delle Dogane occuperanno 2 dei 20 piani dell' immobile e gli spazi interni verranno completamente rifunzionalizzati attraverso un intervento di manutenzione delle finiture e la realizzazione degli impianti all' insegna della sostenibilità: postazioni di lavoro e spazi comuni saranno riallestiti utilizzando le pareti modulari già presenti all' interno dell' immobile, questo consentirà di ottimizzare le forniture e gli approvvigionamenti per limitare al massimo lo scarto da portare a discarica. Anche i materiali impiegati avranno una percentuale minima di riciclabilità di almeno il 40%, con un ciclo produttivo a basso impatto ambientale. L' intero intervento è stato studiato affinché sia la



progettazione, la cantierizzazione e l' esecuzione rispettino i criteri ambientali minimi, garantendo una maggiore efficienza dei consumi durante tutto il ciclo di vita dell' edifico. Approfondimenti Msc dona 9 tonnellate di cibo alla Caritas: fondamentale l' apporto delle Dogane.



PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Porto, investimenti record: dai 200 milioni del 2020 ai 2 miliardi del '21

di Matteo Cantile luned 08 febbraio 2021 GENOVA - Se il 2021, come lo ha definito il presidente Paolo Emilio Signorini, sarà "un anno storico per il porto di Genova", visto il tenore degli investimenti messi in programma dall' Autorità di sistema portuale, il 2020 ha comunque gettato le basi per il cambio di passo delle banchine genovesi: negli ultimi 12 mesi, infatti, palazzo San Giorgio ha aggiudicato appalti per quasi 200 milioni di Euro. La squadra del presidente Signorini sta seguendo due filoni operativi: il piano straordinario di investimenti (quelli collegati al cosiddetto 'decreto Genova') e il piano ordinario di interventi di manutenzione del porto. Per la parte 'straordinaria' delle opere, San Giorgio ha appaltato lavori per 155 milioni di Euro, corrispondenti ad oltre l' 80% delle previsioni a bilancio. Inoltre, nella prima decade di dicembre è stato sottoscritto l' Atto di sottomissione tra AdSP e l' RTI fra Vitali S.p.A. e Roncello Capital S.r.I.A per il recupero e la valorizzazione di Hennebique, che consente l' avvio delle fasi di progettazione definitiva e dell' esecuzione dei lavori per un investimento complessivo ad oggi valutato in 128,7 milioni di euro. Particolarmente rilevanti gli affidamenti



giunti in chiusura dell' anno 2020, riguardanti la messa in sicurezza delle aree portuali industriali di Sestri Ponente (prima fase), la costruzione della nuova torre piloti del porto, l' ampliamento dell' aerostazione del Cristoforo Colombo e il servizio di verifica del PFTE Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della nuova diga foranea. Nell' ambito del programma ordinario, nel frattempo, sono stati allocati lavori per 37 milioni sui quattro bacini del comprensorio: in particolare, è stato avviato oltre il 90% degli interventi previsti per ripristinare le strutture portuali e il litorale danneggiati dai disastrosi eventi meteomarini dell' ultimo biennio, per un importo di oltre 16 milioni di lavori. Significativi anche gli interventi per la manutenzione dei quattro porti, il ripristino di Calata Zingari a Genova, il potenziamento dei varchi di Vado e per il miglioramento degli impianti di illuminazione nei porti di Savona e Vado Ligure. L' anno appena cominciato dovrà consacrare questa mole di investimenti con un' iniezione di denaro senza precedenti: per completare le opere del piano straordinario, infatti, è prevista l' assegnazione di lavori per un totale di 2 miliardi di Euro. Approfondimenti Conflitto porto-citt. Signorini: "lo sono l' arbitro, ascolter tutte le posizioni" Signorini nominato commissario della nuova diga di Genova La Culmv approva il piano. Signorini: "Prova di maturit" Signorini in commissione trasporti sulla diga: "Ecco i risultati del dibattito pubblico"



Shipping Italy

Genova, Voltri

I no e i sì alla nuova diga di Genova: le critiche di Enac, Messina, Musso, Assagenti e Confindustria

Il Dibattito Pubblico sulla nuova diga foranea del Porto di Genova si è concluso e gli organizzatori parlano di un processo di grande partecipazione!. Seppure certamente migliorabile (soprattutto per ciò che riguarda l'analisi costi benefici preventiva) non si può dire in effetti che non abbia generato attenzione e spunti di riflessione. Gli approfondimenti che i cittadini e i portatori di interesse hanno voluto condividere pubblicamente come contributo al dibattito sono stati raccolti in un'apposita pagina chiamata Quaderno degli attori. Alcuni di questi contributi hanno un peso particolare, su tutti quello di Enac (Ente Nazionale Aviazione Civile), perché imporranno come minimo all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale una fase ulteriore di necessari approfondimenti e valutazioni. Osservazioni particolarmente critiche sono giunte anche da altri stakeholder di spicco come il vicino aeroporto Cristoforo Colombo, docenti universitari, Ignazio Messina & C., Assagenti, Confindustria, Bruno Musso (Grendi) e altri. Da Enac una secca bocciatura L'Ente nazionale aviazione civile (ente pubblico non economico sotto il controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), come anticipato nei giorni scorsi da Il Secolo XIX ha espresso giudizio negativo soprattutto sulla seconda fase delle tre ipotesi di costruzione della nuova diga mentre sulla prima fase dice di non avere al momento elementi sufficienti per esprimersi. Enac scrive: Se per la Fase A non risultano disponibili elementi sufficienti a valutare puntualmente la compatibilità delle infrastrutture proposte con i vincoli aeroportuali, è possibile certamente affermare che, nella configurazione finale di

Security and the control of the cont

Fase B dell'intervento [] le strutture, i manufatti, le gru, le navi e il ricorso a sistemi energetici da fonti rinnovabili (eolico), andrebbero a impattare significativamente sulle caratteristiche fisiche, operative e di sicurezza del vicino aeroporto. Perciò da una prima sommaria analisi effettuata, infatti, il solo ormeggio della nave di progetto nel bacino di Sampierdarena, in corrispondenza delle due banchine, prossime alla testata a est della pista di volo, porterebbe a una consistente foratura' della superficie di avvicinamento e della superficie di salita al decollo, non ammissibile ai fini della sicurezza delle operazioni di volo, se non a condizione di operare penalizzazioni della lunghezza di pista utilizzabile incompatibili con l'operatività aeroportuale. La conclusione non lascia dubbi: Considerata la complessità e il potenziale impatto del progetto, anche in considerazione delle possibili interferenze radioelettriche con la strumentazione di assistenza al volo, appare necessario che lo stesso segua un diverso percorso valutativo. I dubbi di Ignazio Messina & C. Lunga e articolata l'analisi critica inviata da Ignazio Messina per il gruppo Ignazio Messina & C. (va ricordato, partecipato al 49% dal Gruppo Msc che sarebbe uno dei maggiori beneficiari della nuova diga in quanto proprietario e gestore, tramite Til, del Terminal Bettolo) che in 14 pagine illustrate spiega obietta soprattutto sull'iter procedurale seguito dalla port authority. In premessa Messina si dice assolutamente favorevole alla realizzazione di una nuova diga foranea e che venga realizzata nel più breve tempo possibile per soddisfare le esigenze del Bacino di Sampierdarena; poi la restante parte del testo serve a trovare una risposta a questo interrogativo: La progettazione della nuova Diga Foranea non dovrebbe essere realizzata sulla base degli obiettivi, contenuti e strategie del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema approvato nel dicembre 2019 solo un anno fa nel quale si riconferma la realizzazione della nuova Diga Foranea come già approvata nel 2015?. Messina infatti dice: Non comprendo per quali ragioni sia stata progettata la nuova diga foranea senza tenere conto almeno così risulterebbe della programmazione già approvata sia dall'Autorità Portuale (2001-2015) sia dall'Autorità di Sistema Portuale (2019), programmazione tuttora vigente non solo per come dovrebbe essere realizzata la nuova diga ma anche per l'individuazione



Shipping Italy

Genova, Voltri

tuttora vigente degli ambiti portuali e delle funzioni in essi ammesse. Si contesta in particolare il fatto che i terminal portuali dopo calata Massaua in direzione est nel bacino di Sampierdarena subirebbero da quest'opera solo condizionamento e nessun vantaggio: Prevedere (pag. 41 del Dossier) che in tutte e tre le ipotesi La fase b) dell'intervento che consente l'accesso delle grandi navi anche ai terminali più a ponente, potrà diventare operativa solo se verranno stabiliti nuovi vincoli aeroportuali' e posticiparla a 8/10 anni rispetto ad oggi, equivale ad affermare che oggi non si prevede di realizzare la fase B. Tale decisione (di fatto) è coerente con l'attuale Piano Regolatore Portuale vigente (2001) e la successiva programmazione tuttora vigente? domanda Messina. Il gruppo armatoriale domanda anche come mai la port authority genovese, azionista al 60% dell'aeroporto, non abbia valutato e perseguito soluzioni (già individuate) per gravare meno sulle testate dei moli che si affacciano sul Canale di Sampierdarena e che avrebbero potuto mitigare gli impatti del cono aereo sul Bacino di Sampierdarena. Ignazio Messina in conclusione ricorda che il processo di pianificazione portuale si attua attraverso due fasi: la predisposizione del DPSS (Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale) e la redazione dei piani regolatori portuali di ciascun porto. Il progetto di spostamento della diga oggetto del dibattito pubblico in atto non figura in quegli strumenti di pianificazione. Il professore emerito boccia' l'Acb fatta su misura Fra i quaderni degli attori di un certo peso pubblicati sul sito del dibattito pubblico ce n'è uno a firma di Paolo Puliafito, professore emerito dell'Università di Genova (è stato anche al vertice del Centro Italiano di Eccellenza per la Logistica Integrata). Il docente (oggi in pensione) ha analizzato il dossier di progetto definendolo purtroppo limitato quanto ad approfondimento dei contenuti, ma comunque sufficiente per stimolare osservazioni, suggerimenti e critiche. Il dossier fa riferimento all'analisi costibenefici (ACB), riportandone i risultati ma non le ipotesi su cui tale analisi si è basata. In particolare, sembra che la ACB sia stata principalmente concepita per raggiungere l'obiettivo di far risultare il progetto in priorità alta', piuttosto che preoccuparsi di affiancare o inglobare analisi atte a valutare tutte le condizioni interne ed esterne, organizzative e di assetto, contrattuali e istituzionali, politiche e sociali in grado di avere un peso sull'esito della decisione di costruire la nuova diga, nonché sulle consequenze socioeconomiche. Puliafito parla della Cabina di regia fra le tre Regioni del Nord Ovest, per sottolineare la necessità di affrontare il problema dell'accessibilità dei porti liguri, e di quello genovese in particolare, ma non solo quella dal mare ma anche quella terrestre, sostanzialmente trascurata nel dossier. Un'altra lacuna citata nel dossier sembra essere quella riguardante i rapporti contrattuali fra l'Autorità e i concessionari. Non si fa alcuna menzione scrive il docente della possibilità che le concessioni e segnatamente i canoni di concessione possano essere variati in conseguenza della costruzione della diga. I tre paletti posti dagli agenti marittimi Assagenti, l'associazione degli agenti marittimi genovesi che già aveva preannunciato a SHIPPING ITALY le proprie riflessioni, ha fatto pervenire tre pagine di osservazioni premettendo anch'essa un parere ampiamente positivo sulla realizzazione dell'opera e sulla sua strategicità per lo sviluppo dei traffici. Le osservazioni critiche avanzate dalla categoria per voce del presidente Paolo Pessina riguardano la necessità della contemporanea realizzazione delle più importanti infrastrutture ferroviarie afferenti il porto di Genova, di un Piano straordinario dei dragaggi per il porto di Sampierdarena e la necessità di vedere garantita la continuità operativa del lavoro portuale nei terminal, dei servizi tecnico nautici e dell'accesso ai terminal stessi durante le due distinte fasi di cantiere, quella della costruzione della nuova diga e quella della demolizione delle parti della vecchia. Assagenti, come quasi tutti quelli che si sono espressi fra le categorie direttamente interessate dal progetto, ha votato per la soluzione n.3 fra quelle proposte. Assarmatori vota per la soluzione n.4 Assarmatori, l'associazione di categoria presieduta da Stefano Messina rappresentativa dell'utenza armatoriale che mantiene in parte maggioritaria nel porto di Genova servizi regolari di linea di trasporto passeggeri e merci, nel suo contributo esprime le seguenti osservazioni tecniche. Innanzitutto rileva che la realizzazione della fase B di ciascuna delle alternative (2, 3 e 4) sembra essere fortemente compromessa dalla mancata soluzione dei limiti del cono aereo che gravano sulla parte più a ponente del bacino di Sampierdarena, tan to da pregiudicarne l'effettiva realizzazione, e comunque la fase B è posticipata di 10/12 anni rispetto alla fase A, non solo pregiudicando lo sviluppo dei terminal presenti tra calata Massaua e il fiume Polcevera ma non permettendo nemmeno la navigazione, in questo



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Pagina 37

Shipping Italy

Genova, Voltri

tratto del canale, alle navi superiori ai 300 metri di lunghezza. Per questo si chiedono misure compensative. Secondo Assarmatori sarebbe poi opportuno che tutte la fase B di tutte e tre le soluzioni prevedesse il rifacimento dell'attuale bocca di ponente che ha l'apertura rivolta a levante per realizzarla con l'apertura rivolta a ponente permettendo di evitare il più possibile la completa evoluzione delle navi all'interno del porto e per rendere più flessibile tutto il bacino di Sampierdarena con due nuove bocche di ingresso/uscita. In conclusione l'associazione presieduta da Stefano Messina ritiene che sarebbe auspicabile un'armonizzazione tra le soluzioni alternative 2 e 4 che contempli i vantaggi in termini di maggiore sicurezza della navigazione e di funzionalità in termini di accesso in porto rispettivamente da entrambe. Assarmatori segnala infine la necessità di coinvolgere l'utenza in tutti i necessari passaggi dell'iter amministrativo che porterà all'approvazione e alla realizzazione dell'opera in commento. Per Bruno Musso un singolo fruirebbe di un'inaccettabile posizione dominante Uno dei quaderni pubblicati sul sito del dibattito pubblico per la nuova diga del porto di Genova porta la firma di Bruno Musso, patron del Gruppo Grendi e storica figura dell'economia marittima e portuale genovese ma non solo. Anch'egli premette che la necessità dell'opera è evidente ma precisa anche come il gigantismo navale interessa tutto il naviglio, ma porta a risultati diversi a seconda dell'impiego previsto. Musso nel suo scritto spiega: Lo spostamento della diga è una necessità che coinvolge tutto il traffico del porto mentre il servizio delle mega navi da 20.000 Teu è solo un caso particolare, in più a mio parere quello meno consono alla realtà di Sampierdarena; i progetti presentati sembrano invece finalizzati principalmente a questo scopo e di conseguenza prevedono costi e tempi elevatissimi con modesti vantaggi per la collettività portuale. Insomma spostare la diga sì ma non solo per i container del terminal Bettolo è il ragionamento. L'esperto imprenditore aggiunge che se, come sembra probabile, il terminal (Bettolo, ndr) sarà esteso a un più ampio spazio portuale di Sampierdarena (terminal Rinfuse e Spinelli?, ndr), potrebbe effettivamente diventare idoneo alle mega navi con una potenzialità di 2 milioni di Teu, però in questo caso, come è inevitabile con le mega navi, sarebbe al servizio di una singola linea e quindi vi sarebbe un unico vettore in grado di fruire delle economie di scala del trasporto marittimo effettuato con Ultra Large Container Ship. Il traffico terrestre sia su strada che su ferro, però, metterebbe ad ancor più dura prova o addirittura soffocherebbe la viabilità cittadina, mentre un singolo vettore verrebbe a fruire di un'inaccettabile posizione dominante. Musso suggerisce in sintesi di spostare la diga di Sampierdarena per creare più ampie superfici a terra e in mare per la cantieristica navale, le navi passeggeri, traffici di merci varie e traghetti, dirottando quasi completamente il traffico container a Prà, possibilmente con l'installazione del sistema Bruco a lui tanto caro. Per Confindustria Genova nessuno deve rimane indietro Confindustria Genova ha inviato alcune riflessioni sottolineando come la nuova diga debba essere in grado di esplicare i propri benefici al maggiore numero possibile di categorie merceologiche che operano nello scalo. Premettendo anch'essa che l'avvio della progettazione di questa grande opera portuale deve essere accompagnata necessariamente dalla revisione e aggiornamento del Piano Regolatore di Sistema Portuale (quello vigente risale al 2001), l'associazione promuove l'ipotesi di progetto n. 3 perché sembra essere in grado di rispondere alle esigenze di sviluppo di un maggior numero di categorie di operatori portuali. Più nel dettaglio ha presentato queste osservazioni: Al fine di consentire l'espansione verso mare del comparto delle costruzioni e riparazioni navali e di grandi yacht comparto quasi del tutto assente dalle analisi del dossier di progetto e invece caratterizzato da un'elevata densità occupazionale rispetto alla porzione di territorio occupata e dal crescente valore aggiunto creato per il territorio si chiede, nell'ambito della soluzione alternativa 3, di valutare sin d'ora la demolizione di una porzione ulteriore della attuale diga duchessa di Galliera verso levante con previsione di un pannello di protezione del moto ondoso; ciò consentirebbe di ampliare il raggio di evoluzione delle navi dirette verso il bacino di Sampierdarena ed il porto vecchio (Calata Sanità e terminal crociere/traghetti) con giovamento in termini di risparmio di tempi e costi di manovra. Secondo gli industriali genovesi una maggiore demolizione dell'attuale diga verso levante peraltro era già stata approvata dalla allora Autorità Portuale di Genova nel 2015 in occasione dell'avvio della procedura di VAS nell'ambito del nuovo Piano Regolatore Portuale. La soluzione progettuale del 2015 prevede anche un ingresso da ponente come previsto nell'attuale soluzione alternativa 4. Diventerebbe così più agevole svincolare del tutto l'attuale ingresso a levante dal traffico



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Pagina 38

Shipping Italy

Genova, Voltri

merci, passeggeri e crociere consentendo in futuro una espansione verso mare delle attività navalmeccaniche ivi presenti e una più sicura navigazione del traffico diportistico/sportivo che oggi risulta commisto con quello mercantile. Nicola Capuzzo



II Piccolo

Genova, Voltri

IL COLOSSO INDUSTRIALE GIAPPONESE presente a monfalcone

Nidec Asi, la sfida dell' energia pulita: «Banchine elettriche da Genova a Trieste»

La top manager Haines: «Pronti a investire nel risparmio energetico dei porti. Così la pandemia cambia la mobilità»

PIERCARLO FIUMANÒ

TRIESTE Dalle auto alle gru e navi elettriche. Il futuro ha il fruscio silenzioso della mobilità "pulita" per il colosso giapponese Nidec Corporation, fondato nel 1973 a Kyoto, è leader mondiale nei motori di precisione, con un fatturato di oltre 15 miliardi di yen nel 2019 e oltre 100.000 dipendenti in più di 30 paesi in tutto il mondo. Il business di Nidec si concentra su tutto ciò che ruota e si muove in un' ampia gamma di settori: telecomunicazioni, uffici, elettrodomestici, automobili, attrezzature industriali ed energie rinnovabili. Questo big industriale del Sol Levante, attraverso la controllata Nidec Asi (l' ex Ansaldo Sistemi Industriali acquisita nel 2012), governa su 19 impianti produttivi in 9 paesi (1.300 dipendenti nel mondo, di cui 900 in Italia) fra cui Monfalcone dove i giapponesi controllano uno storico stabilimento, centro di eccellenza per la realizzazione di motori e generatori elettrici. In piena pandemia Nidec ha lanciato un manifesto per la ripartenza dell' economia italiana: «Crediamo fermamente che sostenendo l' evoluzione dell' energia, della logistica e dell' industria, sia davvero possibile fare la differenza», sottolinea Kaila E. Haines top manager marketing e sviluppo del business di



Nidec Asi. Il futuro post-pandemia sarà elettrico e funzionerà a batteria? «Questa emergenza impone il passaggio a un' economia sostenibile soprattutto nella mobilità elettrica. Bisogna promuovere una maggiore efficienza energetica nel settore industriale e noi siamo in prima linea con una grande flessibilità produttiva e logistica». Due anni fa Nidec Asi ha lanciato il nuovo sistema di ricarica veloce e fornito le batterie per i traghetti elettrici norvegesi. In Arabia Saudita ha portato l'acqua desalinizzata nel deserto. In Finlandia e Svezia investe nelle fonti rinnovabili: «Lavoriamo per un rilancio economico globale in chiave green». Dietro l'angolo c' è l'auto elettrica modello Tesla considerato che la domanda di energia è cresciuta in modo esponenziale. Ma come funzionerà un mondo che si muove con l' auto elettrica? «Sarà un mondo che dovrà basarsi il più possibile sulle fonti rinnovabili anche per massimizzare il profitto delle vendite di energia ricavata dal solare e dall' eolico garantendo allo stesso tempo la stabilità della rete elettrica», risponde Haines. Nidec Asi si candida anche sul fronte della elettrificazione delle banchine portuali (e della navigazione a batteria elettrica) che sarà una delle grandi infrastrutture da finanziare in Italia con i fondi del Recovery Plan (388 milioni solo a Trieste): «Queste soluzioni, che permettono alle navi di spegnere i motori e attaccarsi alla rete elettrica (shore to ship), sono una grande svolta ecologica perchè permettono di contenere l' impatto ambientale. Inoltre produciamo sistemi di propulsione elettrica ibridi o totalmente elettrici per megayacht e traghetti -chiarisce Haines. Queste tecnologie permettono di tenere accesi i motori diesel, eliminando il rumore e riducendo notevolmente l' inquinamento delle navi, comprese quelle da crociera. D' altra parte c' è una direttiva dell' Unione Europea che impone ai porti di adottare sistemi avanzati di alimentazione elettrica dal 2025. Un tema chiave per promuovere un modello di sviluppo sostenibile in un Paese come l' Italia, con 7500 km di coste e 42 grandi porti». Su 18 progetti in questo ambito in Europa, Nidec Asi è attiva in otto, di cui uno è quello annunciato nel 2018 nel porto di Genova. La controllata Nidec Industrial Solutions (una delle piattaforme commerciali del gruppo) ha infatti siglato un contratto di 8 milioni di euro con l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per realizzare un progetto shore to ship



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Pagina 40

II Piccolo

Genova, Voltri

operativo: «Le tecnologie al servizio dei porti saranno il fronte industriale che ci vedrà impegnati nei prossimi tre anni. Altri progetti sono in arrivo in Europa». Grazie anche a queste tecnologie obiettivo di Nidec Asi è passare da 400 milioni di fatturato a un miliardo entro il 2023, puntando proprio sul settore dell' energia pulita grazie a una robusta pipeline per 70 milioni: «A Monfalcone -sottolinea Haines- grazie a una linea di motori antideflagranti, lo stabilimento sarà tra i protagonisti dell' emergente mercato per il trasporto dell' idrogeno. Qui possiamo vantare un' esperienza secolare che affonda le sue radici nella fondazione dello stabilimento elettromeccanico di Ansaldo nel 1899». Lo stabilimento nella città dei cantieri è stato solo in parte frenato dalla pandemia grazie anche a un recente ordine per 30 milioni per la fornitura di macchine elettriche per un impiando di depurazione del gas: «Prevediamo una ripresa nella seconda metà dell' anno». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Spezia

Piscicoltura, Porto Venere 'sfratta' i vivai Rinnovo per un anno. In attesa del trasloco

Lettera del Comune all' Autorità di sistema portuale alla scadenza della concessione demaniale degli impianti nella baia delle Grazie

LE GRAZIE La lettera su carta intestata del Comune di Porto Venere è di quelle tese ad imprimere una svolta sul piano del recupero ambientale e al tempo stesso salvaguardare l' esercizio dell' attività produttiva ma altrove da dove è attualmente ubicata. L' attività in questione è la maricoltura. La lettera è quella che il responsabile dell' area urbanistica dell' ente locale, l' ingegner Simone Cananzi, ha scritto e inviato all' Autorità del sistema portuale del Mar Ligure Orientale prima della scadenza - il 31 dicembre del 2020 - della concessione demaniale degli impianti di allevamento dei pesci nei pressi di Punta Pezzino: 400 metri di arenile e 24mila metri quadrati di specchio acqueo. La missiva risale all' ottobre scorso. Ma solo ora trapela il suo contenuto: l' ok al rinnovo, ma solo per un anno, il tempo ritenuto necessario per lo spostamento del complesso produttivo nella rada esterna del golfo, nell' area a suo tempo individuata per lo sviluppo della maricoltura. Insomma un avviso di sfratto. L' atto in questione non arriva a sorpresa. E' infatti figlio di input politici. In



particolare - è scritto nella lettera di Cananzi che si fa esecutore dell' impulso - di quanto è espresso all' interno di una delibera del consiglio comunale, la numero 5 del 22 marzo del 2017, e nel vigente Piano di utilizzo del demanio. Questo ultimo indica in «costa naturale» la destinazione d' uso dell' area dal 1989 asservito alla maricoltura con i suoi effetti indotti sul piano dell' impatto ambientale, a vista e occulto, là dove il fondale risente delle dinamiche fisiologiche dei pesci, che si cibano di mangimi e rilasciano le scorie dopo il processo digestivo. La delibera consiliare è consequenza della mozione presentata nel 2017 dal consigliere comunale di maggioranza e Emilio Di Pelino che, ora (promosso sul campo vicesindaco in conseguenza delle dimissione di Paola Barsotti) come allora, si fa 'paladino' delle proteste di chi lamenta l' impatto ambientale indigesto dell' impianto nell' insenatura delle Grazie e dei disagi connessi all' attività produttiva sul piano della viabilità. La prospettiva caldeggiata dall' ente locale - e indicata nella lettera all' Autorità di sistema portuale titolare della potestà del rilascio delle concessioni demaniale nella rada interna del golfo della Spezia - e quella del trasloco fuori diga degli impianti, nella rada esterna, dove i 'dominus' demaniali diventano i Comini di Porto Venere e Lerici. Risale all' ottobre del 2017 la conferenza dei servizi che alzò disco verde all' espansione della mitilicotura e dell' allevamento ittico di orate e branzini. La previsione era quella della realizzazione di 16 gabbie. La società Piscicoltura, riconducibile all' imprenditore Pietro Lococo, nel 2017 indicava nella rada esterna solo una nuova frontiera di sviluppo delle struttura, con la volontà di mantenere al Pezzino l' allevamento degli avanotti. Il Comune di Porto Venere, con la lettera di Cananzi all' Autorità di sistema portuale, dimostra di mirare allo spostamento tal quale dell' impianto esistente, fonte di 15 posti di lavoro. Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Spezia

FOCUs

Dal 1989 una 'fabbrica' sotto forma di vasche

L'insediamento nei pressi di punta Pezzino fonte di lavoro per 15 persone

1 I numeri Gli impianti di allevamento di orate e branzini si sviluppano nello specchio acqueo antistante punta Pezzino su un' area di 24mila metri quadrati e sulla fascia costiera di 400 metri quadrati. Il costo della concessione è di 42mila euro all' anno 2 Autorizzioni La concessione demaniale rilasciata nel 2015 dall' Autorità portuale è giunta a scadenza il 31 dicembre scorso . Ad ottore 2020 il Comune di Porto Venere ha dato l' ok alla proroga in un anno nella prospettiva della ricollocazione degli impianti 3 Volontà La volontà del Comune ancorata al piano di utilizzo del demanio (che al Pezzino prevede la destinazione d' uso di costa naturale) e ad una delibera consiliare del 2017 innescata da una mozione del consigliere Emilio Di Pelino, ora vicesindaco (nella foto)







La Spezia

Stangata sul canone, l' sos dei pescatori Scatta la disdetta in attesa della revisione

La decisione degli operatori esposti al salasso demaniale da 2.500 euro all' anno previsto col decreto Agosto del Governo L' urlo di dolore sale dalla Revel: «Una dura vita sul mare, alle prese con incognite, insidie e tante spese. Esborso impossibile»

LA SPEZIA Si alzano alle 4 di mattina e rientrano a casa alle 10 della sera. Sei ore di riposo e via, di nuovo in mare. Una vita dura quella dei pescatori professionisti, esposti agli umori del tempo, all' incognita della 'presa' delle reti e alle insidie: avarie e incocci indesiderati. Per sbarcare il lunario arrancano. I giorni di fermo-pesca biologico sono graditi per rinsaldare i legami familiari ma al tempo costituiscono un vincolo che pesa sul portafogli e costringe all' austerity domestica, perché al tempo stesso ci sono le barche da manutenere. Ora è arrivata anche la stangata: il pagamento della concessione demaniale, balzata a 2500 euro, in luogo dei 360 pagati l' anno scorso. E' l' effetto del decreto Agosto, che non solo ha dato. Il comma 4 dell' articolo 100 ha infatti elevato la soglia minima del pagamento del balzello, che fino a tre anni fa, alla Spezia, nemmeno esisteva, a garanzia della salvaguardia della categoria. Un salasso quello scattata all' inizio dell' anno, come abbiamo già documentato nel servizio uscito domenica scorsa sull' onda della



mobilitazione di Confcooperative, l' organizzazione di categoria - affiliata a Confcommercio - che tutela i pescatori spezzini: una ottantina, distribuiti su 25 pescherecci ormeggiati alla banchina Revel, al molo Italia, Cadimare, Porto Venere e Lerici leri la notizia dalla viva voce di coloro che, di fronte al mare proibitivo per effetto dell' ennesima libecciata, si dedicavano alla cucitura delle reti, sulla Revel: «Abbiamo deciso di disdettare il rapporti di concessione demaniale con l' Autorità portuale. Diventeremo abusivi, ma così potremo sfamare i nostri cari» ha detto Michele Pisani, presidente della 'comunità' dei pescatori lì insediati, con i loro mezzi per la pesca a strascico. Una mossa indotta dalla disperazione ma anche dalla speranza, quella della rivisitazione della norma-capestro. «Ci stiamo adoperando per addivenire ad una abrogazione mirata del disposto comprensibile in alcuni casi ma non certo per i pescatori: con tutte le spese di gestione, dover anche pagare 2500 euro per tenere la barca all' ormeggio è un vero e proprio attentato all' esistenza di una categoria che, alla Spezia, nel golfo, oltre a rappresentare un elemento professionale identitario, è alla base di un vasto indotto che è fonte di sostegno per 1000 persone, dai grossisti, ai trasporti, alle vendite nei mercati, fino ai ristoranti» dice Anna Vivaldi, vicepresidente regionale di Confcooperative. In effetti mentre a Savona sono già stati notificati i bollettini per il pagamento del canone, alla Spezia sono partiti sono gli avvisi. «Abbiamo colto dell' Autorità di sistema portuale una promettente attenzione.... » rivela Michele Pisani che confida in un ritorno al passato. «La disdetta - spiega Vivaldi - è funzionale ad evitare azioni esecutive nell' immediato. Speriamo che nel frattempo cambi la norma». Il nodo è giuridico: la disdetta della concessione apre la porte ad altre azioni, come quella quella della libera fruibilità della banchina da parte di altri operatori. Al tempo stesso la situazione, allo stato degli atti, può essere di stimolo ad una rivisitazione condivisa della rete dei pescatori, quella aggregativa, là dove la soluzione potrebbe essere quella di una concessione unica per tutti, con suddivisione degli importi interni, all' insegna della sostenibilità. Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Spezia

In parlamento

Viviani alla carica per emendare la norma capestro

Passa dal Parlamento la possibilità di lanciare un salvagente al mondo della pesca alle prese col siluro dell' incremento del canone della concessione demaniale. L' impennata del balzello è, infatti, consequenza di una norma di legge che i titolari della potestà demaniale non possono far altro che applicare: Autorità di sistema portuale del Mare Ligure Orientale nella rada interna del golfo e Comuni costieri, all' esterno di essa. Al lavoro per traguardare l' obiettivo c' è l' onorevole-pescatore Lorenzo Viviani (nella foto), della Lega. «Credo che quando il governo ha emanato quella norma non abbia avuto contezza dei contraccolpi sullo specifico comparto della pesca. Voglio almeno sperarlo. Ho cercato di correre ai ripari con un emendamento alle legge di bilancio ma, tutti gli schieramenti concordi, al momento del voto non è passato. Non ci resta che rilanciare la battaglia con un emendamento al decreto Mille proroghe. Non appena il Parlamento, costituito un Governo, rimetterà mano all' attività ordinaria, darò corso alla nuova offensiva, confidando nella condivisione reale di intenti fra i vari partiti»





PrimoCanale.it

La Spezia

Una zona logistica semplificata per il porto della Spezia

di M.C. luned 08 febbraio 2021 LA SPEZIA - L' AdSP del Mar Ligure Orientale ha ufficialmente inviato alla Regione Liguria una richiesta di avvio dell' iter di istituzione della ZLS dell' area logistica spezzina, così come previsto dal Decreto Semplificazioni, convertito in Legge 120/2020. Tale Decreto stabilisce infatti che, qualora in una regione ricadano più Autorità di Sistema Portuale, e nell' ambito di una di tali Autorità ricadano scali siti in regioni differenti, la regione può istituire una seconda Zona Logistica Semplificata. " L' AdSp crede fermamente che la istituzione della ZLS possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell' area spezzina e, consapevole del ruolo propulsivo che l' Ente deve e dovrà avere assieme alla Regione ed alle altre istituzioni locali coinvolte, auspica un iter formativo snello ed una rapida istituzione della Zona Logistica Semplificata. Abbiamo assicurato gli uffici regionali che l' Ente collaborerà in tutte le forme possibili per il rapido ed efficace raggiungimento dell' obiettivo", ha dichiarato al riguardo Mario Sommariva, Presidente della AdSP spezzina. "In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore



efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità portuale", ha concluso il presidente. Approfondimenti Porto Spezia, Sommariva: "Sono di sinistra ma nel lavoro non ha mai inciso" Porto Spezia, Sommariva senza giri di parole: Contship rispetti i patti Porto Spezia, Pontremolese strategica. Sommariva esulta.



II Tirreno

Livorno

la protesta di nidil cgil davanti all' authority

«Per noi "invisibili" del porto il contratto dura un giorno»

I lavoratori di Intempo sono l' anello più precario del lavoro sulle banchine, in servizio con poche ore di preavviso. Ora chiedono un minimo di garanzie

M.Z.

LIVORNO. Sono gli "invisibili" del porto. Talmente precari che il loro contratto dura solo un giorno, la prossima volta ci sarà da firmarne un altro, anche questo per una manciata di ore. E poi se tutto va bene un altro e un altro ancora. Tenendo presente che il preavviso è di pochissimo tempo: magari la mattina per il turno serale. E nessuno vuol lasciar per strada anche quel pezzettino di salario. Non basta: se ti infortuni magari una qualche copertura resta anche dopo la fine del contratto giornaliero (ma con importi ridotti), se però invece ci si ammala ecco che le tutele scendono a zero. Adesso guesti lavoratori - in tutto 24 - sono scesi in campo con un presidio di protesta organizzato dal sindacato Nidil-Cgil davanti alla sede dell' Authority, che proprio ieri mattina per iniziativa del segretario generale Massimo Provinciali aveva convocato un faccia a faccia fra l' organizzazione dei lavoratori (rappresentata da Filippo Bellandi), l' Alp (presente con l' amministratore delegato Matteo Trumpy) e Intempo (con il direttore Roberto De Tommasi). Il meccanismo è questo: per consentire alle aziende portuali di fronteggiare i momenti di punta senza allargare molto gli organici, si consente di avere un



"polmone" di forza lavoro in Alp che interviene a dar man forte. Ma il lavoro sulle banchine è contrassegnato da molti picchi, dunque capita che Alp non basti e intervenga come ulteriore forza lavoro l' agenzia Intempo. A maggior ragione adesso che il gigantismo delle flotte concentra l' intensità di lavoro in alcuni momenti caldi. Cosa chiede il sindacato? «Di rendere intanto meno precarissimi questi addetti», dice Bellandi. Come? Con contratti che siano a termine sì ma così tanto spezzettati, che abbiano cioè un certo tot di turni garantiti, magari mettendo in campo una sorta di "Ima", l' indennità che aiuta a coprire le giornate di mancato lavoro, il sindacato punta a coinvolgere i fondi dell' ente bilaterale. Tradotto: un po' più di continuità per i lavoratori, un po' più di salario. Secondo quanto riferiscono fonti sindacali, la controparte non avrebbe aperto in modo definitivo sulle richieste dei lavoratori ma, al tempo stesso, non ha nemmeno chiuso la porta in faccia alla discussione. Sostanzialmente le parti si sono date qualche giorno di tempo per un confronto interno che faccia capire quali margini ci sono. «D' accordo, dieci giorni di tempo per verificare se ci sono spazi per negoziare una soluzione», dice Bellandi. «Ma - aggiunge - a una soluzione dobbiamo pur arrivare, non è possibile continuare a dare risposta a questo lavoratori: non è accettabile che continuino a essere il parafulmine sul quale si scaricano le contraddizioni dell' organizzzazione del porto. Aspettiamo una risposta, la nostra lotta non si ferma davvero qui». --M.Z. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Livorno

La rabbia dei lavoratori precari del porto

Livorno, presidio davanti la Port Authority. «Vogliamo contratti di durata minima accettabile e almeno un part time per tutti»

LIVORNO Presidio ieri davanti alla sede della Autorità Portuale dei lavoratori dell' agenzia di somministrazione Intempo. Al fianco degli operai portuali Filippo Bellandi segretario generale Nidil-Cgil. L' iniziativa è stata organizzata per richiamare l' attenzione sulla precarietà del lavoratori Intempo «reclutati a chiamata giorno per giorno - ha ricordato Bellandi - in una prospettiva di grande incertezza sul loro futuro e salari estremamente bassi». I lavoratori di Intempo sono messi a disposizione della società Alp (i soci sono le imprese del porto e Autorità Portuale, fornisce manodopera temporanea con proprio personale e personale somministrato, ndr) per distribuirli là dove servono a seconda dei picchi di lavoro. Ebbene, mentre i lavoratori presidiavano l' ingresso dell' Autorità Portuale, una delegazione con in testa Bellandi è stato ricevuta insieme ai rappresentanti di Intempo e Alp. Al termine dell' incontro Bellandi ha fatto il punto della situazione. «L' amministratore delegato di Alp ha preso l' impegno di proporre all' assemblea dei soci un accordo che riguardi il



passaggio dal contratto di lavoro a giornata al contratto a termine part time per tutti i lavoratori Intempo. Non era questo il punto di partenza perché all' inizio dovevano essere compresi in questo accorso solo parte dei lavoratori. Nella trattativa ho risposto invece che tutti i lavoratori dovevano essere compresi in questa formula. Sia chiaro però che la partita non è chiusa perché tutto dipende dall' esito dell' assemblea dei soci di Alp prevista prima del 20 febbraio». «Al tavolo Massimo Provinciali per l' Autorità Portuale ha cercato di aiutare il dialogo tra le parti - ha sottolineato Bellandi - e noi lo abbiamo apprezzato. Speriamo che dal 1° marzo si possa arrivare a contratti di lavoro che abbiano una durata minima accettabile e che garantiscano il part time per tutti». Sui turni «siamo partiti da una offerta molto bassa per otto turni al mese per noi inaccettabile e di un gruppo di lavoratori con i turni garantiti e altri con turni a giornata. Tutte queste proposte sono state respinte perché inaccettabili. Così si tratterà per un accordo sul part time per 13 turni per tutti». In attesa dell' assemblea dei soci di Alp, il personale Intempo tornerà a lavoro con il vecchio sistema della sommisitrazione quotidiano. Sugli Scali Rosciano davant all' Authority c' era anche Federico Casino 26 anni. «Lavoro per 6 anni a Intempo e prima ancora per Lucarelli Terminal. Non vedo prospettive ogg . La mia ragazza all' università. Vogliamo farci famiglia, ma servono basi solide che ora non ho». Con lui c' è Simone Bonaldi, 50 anni. «Anche io lavoro per Intempo da 6 anni, prima ho fatto anche il muratore. Sono precaro come mio nonno 70 anni fa». Monica Dolciotti.



Messaggero Marittimo

Livorno

Corsini: I 200 milioni del Mit una soddisfazione che lascio alla città

Redazione

LIVORNO Mentre sembra ormai sicuro l'arrivo a Palazzo Rosciano di Luciano Guerrieri, abbiamo chiesto all'attuale presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale Stefano Corsini quali fossero le soddisfazioni di questi anni. I 200 milioni destinati dal Mit per la Darsena Europa sono sicuramente una grande soddisfazione che lascio alla città dice, volano per poter arrivare davvero alla realizzazione dell'opera. Ma Corsini ce ne elenca anche altre: l'ingresso in porto di oltre 150 navi da oltre 9000 teu ad esempio. Io sono ottimista per Livorno, nella misura in cui gli operatori guarderanno lontano e non proteggeranno interessi di basso profilo. Sui malumori espressi nei giorni scorsi da alcune associazioni di settore Corsini parla di un atteggiamento che c'è da tempo: continuare a ripetere qualcosa perchè possa diventare reale. Il traffico dal 2017 al 2019 è cresciuto, abbiamo ottenuto il 54% in più di tasse portualialla luce di questo -conclude- non mi è chiara questa posizione.





Il Messaggero (ed. Abruzzo)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Traffico merci al porto bilancio più che positivo

Aumento del 14 per cento Il presidente Tucci: «Ora via agli investimenti»

ORTONA Bilancio più che positivo per il porto, primo scalo della Regione, che fa registrare un +14% di traffico delle merci solide nel 2020. Per il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, sono numeri che «consolidano il ruolo dello scalo nel sistema produttivo del territorio regionale». Complessivamente il traffico delle merci nel 2020 si è attestato a 1.040.460 tonnellate di merci, con circa 3 mila tonnellate in più rispetto al 2019. Il traffico delle merci solide, in particolare, ha registrato una crescita del +14% rispetto al 2019 con 636 mila e 274 tonnellate movimentate. Tra i fattori trainanti di questo aumento ci sono il traffico dei prodotti metallurgici, pari a 149 mila e 671 tonnellate, con un +69% sull' anno precedente, e dei prodotti cerealicoli, con 313 mila tonnellate e +16% rispetto al 2019. Lo sbarco di carburanti è calato invece del -15%, probabilmente come effetto dei minori consumi dovuti ai mesi di lockdown. Assente nello scalo, come nella maggioranza dei porti italiani, il traffico crocieristico. L' Autorità di sistema portuale ora si pone come obiettivo, nei prossimi quattro anni di continuare l' accompagnamento alla crescita dei traffici portuali rafforzando le infrastrutture



strategiche in stretta collaborazione con Regione, Comune, Capitaneria di porto e operatori portuali. «Con i dati delle merci movimentate nel 2020, Ortona si conferma primo porto d' Abruzzo anche nel periodo di pandemia - dichiara il presidente del Comitato porto Davide Tucci- integrandosi perfettamente nel sistema produttivo dell' Adriatico, questo conferma le grandi potenzialità dello scalo. Certamente è arrivato il momento di mettere in campo gli investimenti previsti sulle infrastrutture, bisogna semplificare gli iter autorizzativi, i fondi ci sono ma se non si possono utilizzare e come se non ci fossero. Obbiettivi primari per la crescita dello scalo sono: la Zes, e la nomina del relativo Commissario, il dragaggio, il prolungamento della diga sud, la sistemazione delle banchine di riva, il potenziamento delle infrastrutture portuali». Il presidente Giampieri dal canto suo sottolinea che «il ruolo di Ortona si consolida sempre più nel sistema produttivo, economico e sociale dell' Abruzzo creando più forte integrazione strategica nel sistema portuale dell' Adriatico centrale un' importanza confermata anche in quest' anno di pandemia. La crescita delle merci solide è un segnale di buona vitalità». Daniela Cesarii © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

In commissione il Progetto inquinamento atmosferico

Schermi in piazza per leggere la qualità dell'aria

ANCONA «Felici che il progetto sia ripartito, ma è necessario mettere in campo al più presto iniziative concrete per migliorare la qualità dell' aria». Questa, in sintesi, la posizione dei consiglieri comunali di opposizione che ieri hanno partecipato alla riunione congiunta della IV e V commissione, con la quale è stato riavviato l' iter tecnico politico per il Progetto Inquinamento Atmosferico (P.I.A.), promosso da Comune di Ancona, Regione e Autorità Portuale: L' obiettivo? Ceare un efficace sistema di monitoraggio dello stato dell' aria, ma anche costruire modelli basati su diverse variabili, dai quali trarre i dati necessari per individuare le più opportune misure di contrasto all' inquinamento aerobiologico e da polveri sottili. Posizione alla quale l' ideatore e coordinatore scientifico del progetto, iò dottor Floriano Bonifazi, ha risposto innanzitutto dichiarando che l' iniziativa arriverà a conclusione entro ottobre, con la fine del proprio mandato, e che la sua prima emanazione tangibile saranno degli schermi collocati in Comune e in una piazza di Ancona, attraverso i quali i cittadini potranno conoscere i livelli di concentrazione dei pollini e delle polveri sottili e ricevere consigli sulla



prevenzione delle malattie ad essi correlati. Inoltre, a quanti rimarcavano l' inerzia dell' amministrazione circa questi temi, Bonifazi ha fatto notare che la questione è molto complessa e che lo studio serve proprio per non prendere decisioni avventate, che potrebbero dimostrarsi persino controproducenti, ma basate su dati scientifici. Ad esempio, se è vero che le analisi fin qui portate avanti da Arianet e CNR, che per altro utilizzano dati del 2019, individuano il porto come una delle zone più critiche, visto che è risultato il principale emettitore di ossidi di zolfo e di azoto e la maggiore incidenza di certe malattie si concentra nei quartieri intorno ad esso (Centro storico per quel che riguarda le malattie cardiovascolari, Archi Stazione per quelle respiratorie e Torrette per i tumori), questo non risulta il principale responsabile della produzione di Pm e alcune patologie si riscontrano di più in quartieri molto distanti da esso. «A incidere sulla qualità dell' aria non sono soltanto le fonti sottolinea Bonifazi - ma anche la temperatura, i venti e diverse altre variabili. Inoltre per stabilire un nesso tra fonti di inquinamento e patologie occorre incrociare i dati, cosa che ancora non abbiamo fatto. Solo quando avremo definito la situazione sarà possibile dire dove e come è meglio intervenire». Michele Rocchetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Inquinamento, il porto è l' osservato speciale

Discusso nelle commissioni consiliari il Piano coordinato dal professore Floriano Bonifazi. L' Autorità portuale si difende in base agli ultimi interventi

Il Pia, il progetto per combattere l' inquinamento ad Ancona, rispunta dalla polvere come un' araba fenice e presenta risultati, seppur parziali, che rischiano di mettere dei paletti allo sviluppo della città. Il porto e le fonti d' inquinamento prodotte al centro dell' attenzione. I dati raccolti metterebbero in chiara evidenza come i rischi per la salute dei cittadini siano maggiori nelle aree cittadine vicine all' area portuale, dal centro fino a Torrette, passando anche per la Palombella. Il prossimo ottobre il lavoro del piano sarà terminato e i risultati sulla mortalità e sulle cause di alcune malattie croniche e invalidanti potrebbe regalare brutte sorprese. Indietro però non si torna, Comune, Autorità portuale e anche Regione, i tre soggetti istituzionali che hanno finanziato il piano (240mila euro) dovranno essere pronti a raccogliere i risultati a ciclo terminato. Risultati che potrebbero rendere necessari iniziative per salvaguardare la salute degli anconetani. Durante i lavori delle due commissioni congiunte, la IV e la V, grazie alle relazioni tecnico-scientifiche della squadra di esperti



messa in campo dal coordinatore scientifico del piano, il professor Floriano Bonifazi (nella foto), sono emerse alcune proiezioni che, col tempo, potrebbero essere preoccupanti. L' esplosione dell' emergenza pandemica, alla fine di febbraio scorso, sembrava poter bloccare l' iter progettuale: «Avevo perso la speranza - ha detto Bonifazi -, poi siamo riusciti a metterci in moto alla grande. A fine ottobre io terminerò il mio mandato di coordinatore e sono convinto che quasi tutti gli obiettivi prefissati dal Pia saranno raggiunti. Nube tossica dopo il rogo? Io credo sia successo questo quella notte al porto, ma io in quella occasione non sono stato chiamato in causa (ha risposto ad una sollecitazione da parte del consigliere del Gruppo Misto, Gianluca Quacquarini, ndr.)». Come accennato in precedenza, è il porto a rappresentare l' area più delicata. Alessio D' Allura di Arianet ha confermato questa sensazione a causa dei dati scientifici raccolti. Confermato anche il beneficio per il centro urbano che lo spostamento di parte dei traghetti potrebbe avere, nello specifico dalle banchine 8-11 a quelle 19-21 nell' area ex silos. I rappresentanti dello scalo si difendono: «Il porto non sfora alcun parametro aziendale e i dati sulle emissioni non tengono conto della modifica dei carburanti e degli apparati da parte delle compagnie marittime» ha precisato Guido Vettorel dell' Autorità portuale e la cosa è stata confermata dall' Arpam e da un membro del comitato scientifico del Pia. Porto difeso anche dall' assessore comunale all' ambiente, Michele Polenta: «La politica non nasconde la polvere sotto il tappeto. L' autorità portuale vuole migliorare le cose, altrimenti non avrebbe investito 60mila euro per il Pia». Oltre ai rilevamenti il Pia si sta occupando dei dati epidemiologi di chi si reca nei pronto soccorso e sul settore 'Verde', ossia gli interventi sulle piantumazioni meno allergizzanti.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Luciani (Cpc): «Ora il porto deve puntare sui traghetti»

IL FUTURO DELLO SCALO La comunità portuale apprezza le linee guida del neo presidente di Molo Vespucci Pino Musolino e assicura che sarà al suo fianco nel difficile percorso di rilancio dello scalo. Questo l' impegno preso dopo aver letto la lunga intervista che il numero uno dell' Adsp ha rilasciato al nostro giornale, dall' esperto di logistica ed ex assessore al ramo Sergio Serpente e dal presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani. STRADA GIUSTA «Musolino ha centrato i problemi che fino a oggi dice Serpente non hanno permesso allo scalo di crescere quanto avrebbe dovuto: ovvero gli eccessivi costi della macchina amministrativa e la troppa litigiosità nel cluster. Spero che vada avanti con l' ottimizzazione delle risorse e che arrivino quelle risposte su alcuni traffici purtroppo fermi al palo. Come dicevo già otto mesi fa, il porto ha bisogno di cambiare passo e questo presidente sembra avere le carte in regola per farlo. Apprezzo le sue linee programmatiche e la necessità di fare un' analisi seria delle storiche criticità per dare una linea netta sul futuro. Un futuro nel quale ognuno di noi conclude Serpente riferendosi all' intera comunità portuale dovrà mettere qualcosa». I SUGGERIMENTI D' accordo con la visione di Musolino



anche Luciani che gestisce l' unico articolo 17 (impresa autorizzata alla prestazione di manodopera specializzata) dello scalo, definito dal presidente dell' Authority un' eccellenza del porto. «Il presidente ha fatto una istantanea della situazione e da questa foto emergono i problemi - afferma il numero uno della Cpc -. A cominciare dal fatto che non sembriamo essere il porto di Roma se non per costi di gestione che andrebbero bene in un mega scalo del nord Europa come ad esempio Rotterdam. Una fotografia in cui appare nitidamente la grande anomalia delle merci. Assurdo che il porto della Capitale sia l' ultimo nella classifica annuale della movimentazione container. Così come è da denuncia in Procura la mancanza sulla concessione al terminalista della quantità minima di teus che avrebbe dovuto portare a Civitavecchia. La banchina 25 non può più essere il deposito dei contenitori vuoti. Meglio allora, e questo proporrò appena possibile al presidente Musolino, lasciare libera quell' area per il ro-ro». Secondo Luciani, infatti, in vista del completamento della superstrada per Orte (è stato da poche settimane nominato un commissario ad hoc proprio per curare l' appalto dell' ultimo tratto dell' arteria) che collegherà Civitavecchia con l' Adriatico e i Balcani, è giusto puntare a incrementare le Autostrade del Mare. «Ma per farlo servono spazi che consentano a ralle e semirimorchi di non fare percorsi assurdi e pericolosi per arrivare sottobordo. E in quest' ottica andrebbero destinate al ro-ro sia la banchina 25 nord, oggi in concessione a Rtc, e la grande area della Privilege, dove temo che quel mega yacht non vedrà mai il mare». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

In abbandono l' area archeologica della Frasca

IL CASO Un' area riconosciuta Monumento naturale e sulla quale insiste un insediamento archeologico di grande importanza. Un progetto commissionato dall' Autorità di sistema portuale alcuni anni fa all' architetto Enza Evangelisti per riqualificare le antiche vestigia di epoca romana. Oggi, però, la Frasca, nonostante tanti buoni propositi, versa nel più completo abbandono. A lanciare il grido d' allarme, anche su segnalazione del Forum ambientalista, è il vice sindaco e assessore all' Ambiente Manuel Magliani. L' esponente del Pincio ha segnalato, con una lettera inviata a Molo Vespucci, la situazione della Villa di epoca romana denominata di Cappelletto (nella foto in alto). «Il cantiere presso il sito archeologico scrive Magliani nella nota all' Adsp - risulterebbe privo della recinzione e quindi della necessaria protezione. Da qui l' invito all' autorità competente a verificare lo stato dei luoghi e ad assumere ogni eventuale e opportuna azione a tutela dei beni archeologici. Già il 21 maggio dell' anno scorso - prosegue il vice sindaco - a seguito di un sopralluogo, avevamo segnalato all' Autorità portuale una situazione anomala, con presenza di rifiuti, anche ingombranti, all' interno e all' esterno dell' area archeologica, la cui



recinzione era parzialmente divelta. Nei giorni scorsi è arrivata una nuova segnalazione, dal Forum Ambientalista, che ci ha trasmesso il suo allarme per lo stato dei luoghi. Confidiamo che i tecnici dell' Adsp conclude Magliani - provvederanno in tempi brevi a un intervento risolutivo e siamo peraltro, secondo lo spirito di collaborazione cui è improntata l' azione delle amministrazioni, a disposizione per tutto il supporto che potremo dare». Intanto, proprio alcuni giorni fa l' architetto Evangelisti è stata vista a Molo Vespucci. Magari per perorare, con il presidente Pino Musolino, la causa del vecchio progetto di riqualificazione dell' area archeologica della Frasca, rimasto in stand by negli ultimi anni. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Frasca, Magliani scrive all'Adsp

L'amministrazione invita l'ente a intervenire al più presto

Il vicesindaco Manuel Magliani ha scritto una lettera all'Adsp per porre in evidenza lo stato della Villa romana alla Frasca. Come si legge nella missiva, il cantiere presso il sito archeologico risulterebbe «privo della recinzione e quindi della necessaria protezione»: di qui l'invito all'autorità competente «a verificare lo stato dei luoghi e ad assumere ogni eventuale ed opportuna azione a tutela dei beni archeologici». Magliani ricorda che già il 21 maggio c'era stato un sopralluogo seguito da una segnalazione all'Adsp in cui si parlava della «presenza di rifiuti (anche ingombranti) all'interno e all'esterno dell'area archeologica, la cui recinzione era parzialmente divelta. Nei giorni scorsi - aggiunge Magliani - è arrivata una nuova segnalazione, dal Forum ambientalista, che ci ha trasmesso il suo allarme per lo stato dei luoghi. Confidiamo che i tecnici dell'Adsp provvederanno in tempi brevi ad un intervento risolutivo e siamo peraltro, secondo lo spirito di collaborazione cui è improntata l'azione delle amministrazioni, a disposizione per tutto il supporto che potremo dare».





La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Villa romana alla Frasca, Magliani scrive all' Adsp

CIVITAVECCHIA- Un grido d' allarme sullo stato del sito archeologico alla Frasca. È quello lanciato dal Vicesindaco Manuel Magliani, che ha segnalato con una lettera all' Autorità di Sistema Portuale la situazione della Villa di epoca romana denominata "di Cappelletto". Come si legge nella missiva, il cantiere presso il sito archeologico risulterebbe "privo della recinzione e quindi della necessaria protezione": di qui l' invito all' autorità competente "a verificare lo stato dei luoghi e ad assumere ogni eventuale ed opportuna azione a tutela dei beni archeologici". Come spiega il Vicesindaco Manuel Magliani, "già il 21 maggio dell' anno scorso, a seguito di un sopralluogo, avevamo segnalato all' Adsp una situazione anomala, con presenza di rifiuti (anche ingombranti) all' interno e all' esterno dell' area archeologica, la cui recinzione era parzialmente divelta. Nei giorni scorsi è arrivata una nuova segnalazione, dal Forum Ambientalista, che ci ha trasmesso il suo allarme per lo stato dei luoghi. Confidiamo che i tecnici dell' Adsp provvederanno in tempi brevi ad un intervento risolutivo e siamo peraltro, secondo lo spirito di collaborazione cui è improntata l' azione delle amministrazioni, a disposizione per tutto il supporto che potremo dare". Condividi.





CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Frasca, Magliani scrive all' Adsp sullo stato della Villa romana

CIVITAVECCHIA - Il vicesindaco lancia un grido d' allarme sullo stato del sito archeologico alla Frasca. Manuel Magliani ha segnalato con una lettera all' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale la situazione della Villa di epoca romana denominata 'di Cappelletto'. Come si legge nella missiva, il cantiere presso il sito archeologico risulterebbe 'privo della recinzione e guindi della necessaria protezione': di gui l' invito all' autorità competente 'a verificare lo stato dei luoghi e ad assumere ogni eventuale ed opportuna azione a tutela dei beni archeologici'. Come spiega il vicesindaco Magliani, 'già il 21 maggio dell' anno scorso, a seguito di un sopralluogo, avevamo segnalato all' Adsp una situazione anomala, con presenza di rifiuti (anche ingombranti) all' interno e all' esterno dell' area archeologica, la cui recinzione era parzialmente divelta. Nei giorni scorsi è arrivata una nuova segnalazione, dal Forum ambientalista, che ci ha trasmesso il suo allarme per lo stato dei luoghi. Confidiamo - conclude Magliani - che i tecnici dell' Adsp provvederanno in tempi brevi ad un intervento risolutivo e siamo peraltro, secondo lo spirito di collaborazione cui è improntata l'azione delle amministrazioni, a disposizione per tutto il supporto che potremo dare'.





CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Villa romana alla Frasca, Magliani scrive all' Adsp

CIVITAVECCHIA- Un grido d' allarme sullo stato del sito archeologico alla Frasca. È quello lanciato dal Vicesindaco Manuel Magliani, che ha segnalato con una lettera all' Autorità di Sistema Portuale la situazione della Villa di epoca romana denominata 'di Cappelletto'. Come si legge nella missiva, il cantiere presso il sito archeologico risulterebbe 'privo della recinzione e quindi della necessaria protezione': di qui l' invito all' autorità competente 'a verificare lo stato dei luoghi e ad assumere ogni eventuale ed opportuna azione a tutela dei beni archeologici'. Come spiega il Vicesindaco Manuel Magliani, 'già il 21 maggio dell' anno scorso, a seguito di un sopralluogo, avevamo segnalato all' Adsp una situazione anomala, con presenza di rifiuti (anche ingombranti) all' interno e all' esterno dell' area archeologica, la cui recinzione era parzialmente divelta. Nei giorni scorsi è arrivata una nuova segnalazione, dal Forum Ambientalista, che ci ha trasmesso il suo allarme per lo stato dei luoghi. Confidiamo che i tecnici dell' Adsp provvederanno in tempi brevi ad un intervento risolutivo e siamo peraltro, secondo lo spirito di collaborazione cui è improntata l'azione delle amministrazioni, a disposizione per tutto il supporto che potremo dare'.





La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Adsp: il capitano di vascello Savarese si candida a segretario generale dell'ente

L'amministrazione invita l'ente a intervenire al più presto

Il capitano di vascello Lorenzo Savarese, ex comandante del porto di Fiumicino ed ex vice comandante del porto di Civitavecchia ha inviato una pec a Molo Vespucci manifestando l'interesse a ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno l'incarico di Segretario generale. Una candidatura spontanea che arriva però a decisioni ormai prese, proprio perché giovedì - data in cui è fissato il primo comitato di gestione dell'era Musolino - si andrà alla nomina del numero due dell'ente, su proposta del presidente, come già avvenuto in passato e come è da prassi in tutte le Authoriy. In questo caso il nome più quotato sembra essere quello di Paolo Risso, che già ha ricoperto per poco più di un anno l'incarico di dirigente amministrativo dell'ente durante la gestione di Majo. Savarese però ha deciso di proporsi «nel quadro di una reciproca collaborazione e nel condivisibile interesse di tentare nel cercare sempre le migliori soluzioni - ha spiegato - a beneficio della collettività e del cluster marittimo». Una decisione che, come chiarito dall'ufficiale della Capitaneria, vuole «per dimostrare che il territorio può dare ancor di più elementi di conclamata esperienza nel settore portuale». testo integrale sull'edizione online della Provincia





Corriere Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il comandante Lorenzo Savarese si candida a segretario generale dei porti di Roma

Il Capitano di vascello delle Capitanerie di Porto, comandante Lorenzo Savarese si candida a segretario generale dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, che vede alla presidenza Pino Musolino. Savarese dal 2012 al 2014 é stato comandante del porto di Fiumicino, prima di questa data ha ricoperto il ruolo di vice comandante del porto di Civitavecchia e da una vita ufficiale tecnico della stessa. «Nel quadro di una reciproca collaborazione e nel condivisibile interesse di tentare nel cercare sempre le migliori soluzioni a beneficio della collettività e del cluster marittimo, soprattutto in questo frangente di forte depressione economica che attanaglia da tempo i tre scali del network portuale del Lazio» il comandante Savarese fa sapere - in una nota inviata alla redazione di Corriere marittimo - di avere inviato tramite pec all'ente portuale la propria «manifestazione d'interesse a ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno il ruolo di Segretario Generale». «Questa mia importante decisione» - specifica - «che non vuole essere assolutamente dirompente o, quantomeno, inopportuna e poco elegante, scaturisce dal fatto che dall'Albo pretorio online dell' Ente, all'attualità, non si evince ancora in pubblicazione alcun avviso inteso a raccogliere un'eventuale manifestazione d'interesse di cui all'oggetto, verosimilmente importante, invece, passaggio di prassi



amministrativa da sempre esplicitata in tutte le Autorità Portuali e, non meno importante, dal motivo che si apprende che in data 11 febbraio p.v., nella prima riunione del Comitato di gestione (data riportata da alcune testate giornalistiche locali), il rappresentante dell'Area Metropolitana non sarà ancora (per pochi giorni) nominato». Premesso quanto sopra e, proprio al fine di dimostrare che il territorio può dare ancor di più elementi di conclamata esperienza nel settore portuale, ho trasmesso quindi in tempo utile il proprio curriculum vitae a beneficio del Presidente e di tutti i membri effettivi dell' organo collegiale, certo di fare cosa giusta nel creare nuovi ed opportuni scenari per individuare la figura necessaria ex lege a ricoprire di fatto il secondo incarico apicale dell'AdSP». Ricordo costantemente a me stesso che la norma di legge sulla riforma del sistema portuale, così modificata, ha previsto all'art.10 che il Segretario Generale, proprio per svolgere le necessarie funzioni tecnico/ operative/logistiche, venga scelto esclusivamente tra gli esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore della portualità, nonché in ultimo, nelle materie amministrative-contabili, lasciando fuori da ogni previsione estemporanea eventuali candidature di figure con esperienze marginali, limitate ad alcune materie secondarie, selezionate in materie confinate, ovvero insignificanti per mancanza di veri e propri requisiti». Conclude il comandante Savarese - «Pertanto, dopo un'esperienza più che trentennale nella dirigenza amministrativa della portualità nazionale ed avendo ricoperto per anni i vertici tecnici di comando proprio negli scali di Civitavecchia, Fiumicino, in maniera garbata ma decisa, sembra giusto e naturale richiedere agli organi di gestione la volontà precisa del sottoscritto a ricoprire l'incarico di Segretario Generale, confidando contestualmente per questo motivo nell'attenta e dovuta analisi di comparazione e di riesame dei titoli finora qui proposti per individuare quelle comprovate esperienze nella materia portuale richieste espressamente dalla legge».



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Metalmeccanici a Torre nord: è di nuovo sciopero

CIVITAVECCHIA - È di nuovo sciopero a Torre nord. I metalmeccanici, infatti, incroceranno le braccia mercoledì perle prime due ore di ogni turno, con presidi fuori i cancelli della centrale dalle 6 alle 9 e dalle 14 alle 16. "Il 2021 è iniziato con l' annuncio dell' Autorità Portuale della partecipazione al bando European Green Deal con il progetto ZEPHyRO per un porto verde e con il crescente interesse per l'eolico offshore, sostenuto anche dal Sindaco di Civitavecchia con una lettera a Ministero dei Trasporti, Regione Lazio, Capitaneria e la stessa AdSP - spiegano dalla Fiom Cgil - chiederemo incontri di approfondimento per capire nella pratica come questi progetti, se si concretizzeranno come speriamo, potranno tutelare i posti di lavoro messi a rischio dal declino produttivo della Centrale e crearne di nuovi. Queste interessanti iniziative fanno da contraltare all' atteggiamento di Enel che, pur partecipando (non da sola) al bando di cui sopra, per il post-carbone di Civitavecchia continua a puntare su attività che non garantiranno né numeri né stabilità di occupazione per gli operai che hanno fatto le fortune della centrale costruendola prima e manutenendola poi". A rincarare la dose l' Usb Lavoro



Privato che parla di una battaglia iniziata con diversi scioperi già due anni fa e che ora dopo la fase più acuta dell' emergenza Covid i lavoratori vogliono riprendere con determinazione, coscienti dei problemi che hanno davanti. "La situazione occupazionale in Enel è infatti destinata a peggiorare, in forza di un declino produttivo dell' impianto che sicuramente si allungherà nel tempo - hanno sottolineato dal sindacato - sempre meno produzione e sempre meno lavoro. Così, dopo aver già tagliato il numero dei propri addetti, che in breve diverranno circa la metà dei 400 originari, già dal prossimo anno Enel stima una riduzione almeno del 20% anche tra gli occupati delle imprese appaltatrici. Servono quindi nuovi investimenti e opportunità di lavoro. Da qui la mobilitazione dei metalmeccanici che chiedono all' azienda elettrica un rinnovato impegno nel territorio. Enel è una grande multinazionale che sta investendo ovunque nelle rinnovabili, tranne che a Civitavecchia, dove magari farà qualcosa ma solo in via subordinata al nuovo impianto che oltretutto offrirà a regime pochi posti di lavoro. E pochissime attività manutentive. Poi si parla anche di logistica, ma anche ad essere ottimisti si tratta di una prospettiva molto in là coi tempi e dai numeri assai incerti. Quello che è sicuro, invece, è che per questa via gli attuali 4-500 posti di lavoro della metalmeccanica legati alla centrale saranno presto solo un bel ricordo. Tutto ciò mentre l' Europa è impegnata nel ridurre ancora le emissioni di gas serra e a tal fine sta attivando risorse per eolico, solare, idrogeno, batterie, settori in rapido sviluppo su cui altri in Italia stanno realizzando filiere industriali. E Civitavecchia, che dopo 70 anni di centrali avrebbe tutte le professionalità per agganciare questo treno resta a guardare. C' è qualche timido segnale - hanno concluso - ma siamo molto indietro rispetto a ciò che servirebbe a una città affamata di lavoro. Un ritardo su cui si deve interrogare la politica locale, che se vuole essere credibile nell' opposizione al gas deve saper attrarre nuovi investimenti. Soldi veri che creano occupazione in tempi certi, non chiacchiere fumose. Su questi temi i metalmeccanici continueranno la loro lotta".



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tvn, ancora sciopero per i metalmeccanici in Enel

Condividi CIVITAVECCHIA - Nuova iniziativa di lotta per il lavoro da parte dei metalmeccanici impiegati negli appalti Enel che hanno fissato uno sciopero per mercoledì 10 febbraio nelle prime due ore di ogni turno e con un presidio dalle 6 alle 9 e dalle 14 alle 16 davanti ai cancelli della centrale di Torrevaldaliga nord della centrale di Civitavecchia. Una battaglia iniziata con diversi scioperi già due anni fa e che ora, dopo la fase più acuta dell' emergenza Covid, i lavoratori vogliono riprendere con determinazione, coscienti dei problemi che hanno davanti. "La situazione occupazionale in Enel è infatti destinata a peggiorare - afferma Roberto Bonomi dell' Unione sindacale di base di Civitavecchia - in forza di un declino produttivo dell' impianto che sicuramente si allungherà nel tempo. Sempre meno produzione e sempre meno lavoro. Così, dopo aver già tagliato il numero dei propri addetti, che in breve diverranno circa la metà dei 400 originari, già dal prossimo anno Enel stima una riduzione almeno del 20% anche tra gli occupati delle imprese appaltatrici". "Servono quindi nuovi investimenti e opportunità di lavoro - sottolineano dall' USB - Da qui la mobilitazione dei



metalmeccanici che chiedono all' azienda elettrica un rinnovato impegno nel territorio. Enel è una grande multinazionale che sta investendo ovunque nelle rinnovabili, tranne che a Civitavecchia, dove magari farà qualcosa ma solo in via subordinata al nuovo impianto che oltretutto offrirà a regime pochi posti di lavoro. E pochissime attività manutentive. Poi si parla anche di logistica, ma anche ad essere ottimisti si tratta di una prospettiva molto in là coi tempi e dai numeri assai incerti. Quello che è sicuro, invece, è che per questa via gli attuali 4-500 posti di lavoro della metalmeccanica legati alla centrale saranno presto solo un bel ricordo". "Tutto ciò mentre l' Europa è impegnata nel ridurre ancora le emissioni di gas serra e a tal fine sta attivando risorse per eolico, solare, idrogeno, batterie, settori in rapido sviluppo su cui altri in Italia stanno realizzando filiere industriali. E Civitavecchia - aggiunge l' Usb - che dopo 70 anni di centrali avrebbe tutte le professionalità per agganciare questo treno resta a guardare. C' è qualche timido segnale, ma siamo molto indietro rispetto a ciò che servirebbe a una città affamata di lavoro. Un ritardo su cui si deve interrogare la politica locale, che se vuole essere credibile nell' opposizione al gas deve saper attrarre nuovi investimenti. Soldi veri che creano occupazione in tempi certi, non chiacchiere fumose". In proposito interviene anche la Fiom Cgil:" Il 2021 è iniziato con l' annuncio dell' Autorità Portuale della partecipazione al bando European Green Deal con il progetto ZEPHyRO per un Porto verde e con il crescente interesse per l'eolico offshore, sostenuto anche dal Sindaco di Civitavecchia con una lettera a Ministero dei Trasporti, Regione Lazio, Capitaneria e la stessa AdSP.Chiederemo incontri di approfondimento per capire nella pratica come questi progetti, se si concretizzeranno come speriamo, potranno tutelare i posti di lavoro messi a rischio dal declino produttivo della Centrale e crearne di nuovi". "Queste interessanti iniziative - aggiunge la Fiom Cgil - fanno da contraltare all' atteggiamento di Enel che, pur partecipando (non da sola) al bando di cui sopra, per il post-carbone di Civitavecchia continua a puntare su attività che non garantiranno né numeri né stabilità di occupazione per gli operai che hanno fatto le fortune della Centrale costruendola prima e manutenendola poi. Forse qualcosa intorno inizia a muoversi. E tu, Enel, "che fae"?" Condividi.



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tvn, ancora sciopero per i metalmeccanici in Enel

CIVITAVECCHIA - Nuova iniziativa di lotta per il lavoro da parte dei metalmeccanici impiegati negli appalti Enel che hanno fissato uno sciopero per mercoledì 10 febbraio nelle prime due ore di ogni turno e con un presidio dalle 6 alle 9 e dalle 14 alle 16 davanti ai cancelli della centrale di Torrevaldaliga nord della centrale di Civitavecchia. Una battaglia iniziata con diversi scioperi già due anni fa e che ora, dopo la fase più acuta dell' emergenza Covid, i lavoratori vogliono riprendere con determinazione, coscienti dei problemi che hanno davanti. 'La situazione occupazionale in Enel è infatti destinata a peggiorare - afferma Roberto Bonomi dell' Unione sindacale di base di Civitavecchia - in forza di un declino produttivo dell' impianto che sicuramente si allungherà nel tempo. Sempre meno produzione e sempre meno lavoro. Così, dopo aver già tagliato il numero dei propri addetti, che in breve diverranno circa la metà dei 400 originari, già dal prossimo anno Enel stima una riduzione almeno del 20% anche tra gli occupati delle imprese appaltatrici'. 'Servono quindi nuovi investimenti e opportunità di lavoro - sottolineano dall' USB - Da qui la mobilitazione dei



metalmeccanici che chiedono all' azienda elettrica un rinnovato impegno nel territorio. Enel è una grande multinazionale che sta investendo ovunque nelle rinnovabili, tranne che a Civitavecchia, dove magari farà qualcosa ma solo in via subordinata al nuovo impianto che oltretutto offrirà a regime pochi posti di lavoro. E pochissime attività manutentive. Poi si parla anche di logistica, ma anche ad essere ottimisti si tratta di una prospettiva molto in là coi tempi e dai numeri assai incerti. Quello che è sicuro, invece, è che per questa via gli attuali 4-500 posti di lavoro della metalmeccanica legati alla centrale saranno presto solo un bel ricordo'. 'Tutto ciò mentre l' Europa è impegnata nel ridurre ancora le emissioni di gas serra e a tal fine sta attivando risorse per eolico, solare, idrogeno, batterie, settori in rapido sviluppo su cui altri in Italia stanno realizzando filiere industriali. E Civitavecchia - aggiunge l' Usb - che dopo 70 anni di centrali avrebbe tutte le professionalità per agganciare questo treno resta a guardare. C' è qualche timido segnale, ma siamo molto indietro rispetto a ciò che servirebbe a una città affamata di lavoro. Un ritardo su cui si deve interrogare la politica locale, che se vuole essere credibile nell' opposizione al gas deve saper attrarre nuovi investimenti. Soldi veri che creano occupazione in tempi certi, non chiacchiere fumose'. In proposito interviene anche la Fiom Cgil:' Il 2021 è iniziato con l' annuncio dell' Autorità Portuale della partecipazione al bando European Green Deal con il progetto ZEPHyRO per un Porto verde e con il crescente interesse per l'eolico offshore, sostenuto anche dal Sindaco di Civitavecchia con una lettera a Ministero dei Trasporti, Regione Lazio, Capitaneria e la stessa AdSP.Chiederemo incontri di approfondimento per capire nella pratica come questi progetti, se si concretizzeranno come speriamo, potranno tutelare i posti di lavoro messi a rischio dal declino produttivo della Centrale e crearne di nuovi'. 'Queste interessanti iniziative - aggiunge la Fiom Cgil - fanno da contraltare all' atteggiamento di Enel che, pur partecipando (non da sola) al bando di cui sopra, per il post-carbone di Civitavecchia continua a puntare su attività che non garantiranno né numeri né stabilità di occupazione per gli operai che hanno fatto le fortune della Centrale costruendola prima e manutenendola poi. Forse qualcosa intorno inizia a muoversi. E tu, Enel, 'che fae'?'



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Prc: lavoratori del crocierismo senza prospettive

Condividi CIVITAVECCHIA - La situazione del settore turistico e della ricettività nel nostro territorio è drammatica a causa della pandemia da Covid-19. Accompagnatori, guide e gli operatori dei terminal, sono tra le categorie maggiormente colpite dall' assenza di lavoro. Si tratta di professionisti a partita Iva che hanno ottenuto solo a fine anno, grazie all' impegno delle associazioni di categoria, un sostegno da parte del Ministero, dopo mesi di sofferenza e di assoluta incertezza su qualsiasi forma di sostentamento.I dati parlano chiaro: per il porto di Civitavecchia, primo porto crocieristico italiano, nel 2020 erano previsti circa 3 milioni di passeggeri/crocieristi. Invece le uniche compagnie a muoversi, con volumi minimi e per pura pubblicità, sono MSC e Costa, che imbarcano quasi esclusivamente italiani e non impiegano personale locale per le escursioni nel territorio e Roma. "Finché non torneranno i turisti dall' estero non ci sarà una ripresa - il grifo del Prc sinistra europea federazione di Civitavecchia - Nulla ha fatto l' amministrazione comunale di Civitavecchia per il settore turistico che assorbe una porzione importante dell' occupazione nel territorio, mentre anche per il 2021 le



prospettive sono drammatiche. Quello che si rischia è l' abbandono delle professioni legate all' accoglienza, la desertificazione del tessuto turistico e del suo indotto, rischiando che alla ripresa del crocierismo non ci siano più le professionalità necessarie al rilancio della ricettività".Rifondazione Comunista chiede alle amministrazioni comunali di Civitavecchia (e non solo) di "collaborare con i professionisti del territorio, di finanziare i progetti per la formazione, di rendere più fruibile la città realizzando una segnaletica turistica adeguata, collegando finalmente il sito delle Terme di Traiano con il Porto, valorizzando "I dipinti di Raffaello" e tutti gli altri gioielli del comprensorio, per farsi trovare pronti al momento della ripartenza"."Ed invece? - prosegue il Prc - Non si è approfittato del (molto) tempo a disposizione per migliorare l' accoglienza in città e per sostenere il turismo. Con difficoltà, Cooperative ed agenzie turistiche stavano trasformando Civitavecchia da mero "porto della Città di Roma" a possibile destinazione turistica, con percorsi storici ed enogastronomici su un territorio che comprende ben due Patrimoni Unesco. La realtà attuale ha azzerato ogni prospettiva e l' Amministrazione Tedesco assiste impassibile alla morte del comparto turistico e dei suoi lavoratori". Condividi.



Latina Oggi

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Trano: "Blue Economy è una risorsa fondamentale per il Lazio"

Il deputato ha incontrato il presidente dell' Autorità di Sistema Pino Musolino per fare il punto della situazione rispetto a un settore strategico

La Redazione

"La Blue Economy va sostenuta. Rappresenta una risorsa fondamentale per il Lazio e i porti, partendo da quelli di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, sono strategici in tal senso. Ne ho parlato a lungo oggi con il presidente dell' Autorità di Sistema, Pino Musolino che ho ricevuto a Montecitorio insieme al responsabile dell' ufficio di Gabinetto, Luca Lupi". A dichiararlo Raffaele Trano, membro della Commissione finanze alla Camera. "Ho fatto con lui il punto sui problemi di bilancio dell' Authority, appesantito dal fondo sui contenziosi, e sui lavori che si stanno realizzando nelle infrastrutture portuali, come quelle all' interno e all' esterno del porto di Gaeta. Si tratta di novità importanti per la ripresa dei traffici mercantili e crocieristici, frenati fortemente dalla pandemia. Determinante sarà poi il Piano della mobilità, dei trasporti e della logistica della Regione Lazio. Con il Presidente abbiamo parlato infine delle positive ricadute per l'economia del basso Lazio legate alla Zona logistica semplificata, sulla quale avevo particolarmente insistito con il suo predecessore. Il presidente mi ha assicurato che l' istruttoria del Piano di sviluppo strategico è stata completata e dunque ora toccherà sempre alla



Regione predisporre i passaggi successivi in vista dell' approvazione governativa. Si tratta - conclude Trano - di una straordinaria occasione di semplificazione amministrativa che potrà attrarre investimenti ed aziende. La sburocratizzazione è del resto uno dei temi che sto portando avanti dall' inizio del mio mandato. Solo con un sistema più moderno, semplice e veloce il territorio e l' intero Paese potranno risollevarsi dalla crisi economica generata dall' emergenza coronavirus e ripartire su più solide basi".



La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

Mola crede nel turismo e vara il Piano coste

Colonna: sul litorale Sud nasceranno nuovi stabilimenti balneari IL PORTO Lo scalo cittadino è oggetto del Piano regolatore specifico

MOLA DI BARI. Ripartire dalla risorsa mare per rilanciare l'economia e il lavoro in una città che per il post-Covid quarda al turismo e ai servizi come una grande opportunità. È il mantra della giunta Colonna che annuncia l' adozione del Piano comunale delle coste, cioè lo strumento di pianificazione che dovrà consentire lo sviluppo delle attività turistiche e bal neari sul tratto Sud dei 10,7 chilometri di litorale cittadino. Dal Piano è escluso il porto peschereccio, che rientra nella pianificazione prevista dal Piano regolatore portuale. Il Piano delle coste è previsto dalla legge regionale 17/2006. Che cosa prevede? «L' adozione del Piano - spiega il sindaco Giuseppe Colonna - è una tappa importante di un percorso misto piani -progetti che ha l' obiettivo di dotare il nostro territorio di quelle azioni e di quegli strumenti necessari per dare corpo e regole a una visione di sviluppo compatibile e sostenibile. Non si tratta di un atto conclusivo, ma, insieme ad altri provvedimenti, che si susseguiranno già a partire dai prossimi giorni, costituisce un passo decisivo verso una normalità amministrativa che riesca a coniugare economia e tutela, identità e innovazione. Riteniamo che il Piano delle coste adottato, frutto di un lavoro di



squadra, sia un apprezzabile risultato tra ricognizione, analisi e proposte - rimarca Colonna -, che ci aspettiamo possa essere integrato e ulteriormente migliorato da una importante prossima fase di osservazioni e contributi che ci augu riamo essere tanti e costruttivi da parte di portatori d' interesse e di ogni cittadino». Con il Piano delle coste verrà scritta la parola fine sulla deregulation che ha consentito, negli anni scorsi, la devastazione del litorale. In questi mesi, l' Autorità portuale, insieme alla Guardia di finanza, all' Ufficio urbanistico comunale e alla Polizia locale, ha portato alla luce diversi abusi edilizi, con immobili -fantasma e camping realizzati in area demaniale da imprenditori perseguiti dalla Procura e dalle autorità competenti con ordinanze di demolizione, sequestri e denunce penali. Ripristinare la legalità è l' altro obiettivo del Piano. «In particolare - spiega Nico Ber len, assessore all' Urbanistica - il Piano recepisce alcune significative indicazioni, quali la ricognizione delle aree di proprieta comunale, in particolare quelle acquisite come le lottizzazioni abusive; ulteriori aree di valenza storica e archeologica; la fruibilità e l' accessibilità con particolare riferimento a categorie deboli e speciali; la valorizzazione del ruolo dei privati negli investimenti costieri sostenibili e compatibili con i regimi di tutela», snocciola Berlen. La presenza del fenomeno erosivo non consentirà la concessione di molte aree. In quelle non interessate dall' erosione, a Sud, da Mola a Cozze, sarà possibile realizzare in concessione stabilimenti balneari e spiagge libere con servizi in grado di generare nuove opportunità e posti di lavoro.



Bari

RECOVERY, ZES E ZONE FRANCHE: VA RECUPERATO IL TEMPO PERSO

Chiara MONTEFRANCESCO Colmare il divario Nord-Sud attraverso il Recovery Fund: è questa la sfida che ci attende in questo delicatissimo momento politico per l' Italia. È un' occasione imperdibile per la Puglia e per tutto il Mezzogiorno: una montagna di risorse finanziarie che attendono una destinazione precisa, puntuale e funzionale allo sviluppo economico dei territori. E le notizie di questi ultimi giorni sono un' ulteriore conferma che la via maestra è proprio quella dell' implementazione delle infrastrutture logistiche, di una rete efficiente di interconnessioni tra ferrovie, porti e aeroporti, di piattaforme in grado di veicolare le merci con agevolazioni fiscali che consentano gli investimenti. Ma non solo. Il Presidente del Consiglio in pectore, Mario Draghi, ha fatto capire al Presidente Mattarella che il Recovery Plan dovrà essere rimodulato in funzione di un welfare in grado di assorbire il disagio sociale innescato dalla pandemia. Come? Affiancando ai pur necessari ristori si pensi al comparto turistico, alla ristorazione e al commercio, che sono i settori più colpiti dalle restrizioni anti-Covid una serie di piani ad alto rendimento, investendo in settori strategici che compensino la perdita dei posti di lavoro. Continua a pag. 27.





Bari

Recovery, Zes e zone franche...

E dunque, venendo alle buone notizie degli ultimi giorni, la prima è senz' altro la creazione della Zona franca doganale interclusa nell' area portuale di Brindisi, frutto meritorio del lavoro da parte del presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e del suo staff. Un passo fondamentale, quest' ultimo, per favorire gli investimenti di aziende internazionali, che potranno stoccare, manipolare e trasformare le merci depositate nell' area di Capobianco, avvalendosi della sospensione dei diritti doganali. In altre parole, uno step fondamentale per la creazione delle Zone economiche speciali, acceleratori di sviluppo di un intero Paese. Quella di Capobianco è la seconda zona franca doganale istituita in Puglia, poiché affianca quella del porto di Taranto approvata dall' Agenzia delle dogane nell' aprile del 2020. Lo scalo tarantino, lo ricordiamo, rappresenta il fulcro della Zes interregionale Puglia/Basilicata. E dunque, il lavoro sulla creazione delle Zes sta andando avanti, la Regione Puglia sta dimostrando concretamente di crederci anche attraverso le voci di spesa indicate nel suo dossier: 200 milioni di euro previsti per aiutare le attività economiche artigianali e commerciali e per la



competitività nelle Zes. Ma non bisogna dimenticare i 345 milioni per la messa in sicurezza ed elettrificazione delle Ferrovie Sud Est, i 100 milioni per il rifacimento delle banchine di Capobianco nel porto di Brindisi e i 60 milioni per il porto di Taranto. Sempre Brindisi, entro 3 anni, potrà raggiungere l' apice come snodo logistico del traffico aereo per tutto il Salento, grazie al collegamento tra l' aeroporto Papola-Casale e le stazioni ferroviarie di Lecce, della stessa Brindisi e di Taranto. Se poi quest' opera si collega in un' ottica funzionale con il corridoio Napoli-Bari, ecco che la Puglia diventa sicuramente più unita, non solo al suo interno, ma anche col resto del Mezzogiorno. Molto interessante e significativo, poi, lo studio di Confindustria Lecce sulla portata giornaliera dei treni merci che approderebbero sullo Scalo di Surbo: ben 7 corse al giorno che collegherebbero il Salento al resto d' Europa lungo il corridoio Scandinavo-mediterraneo, passando per Taranto e Bari. Ecco, questa è la terza notizia positiva, che va a ricomporre il puzzle di un sistema efficiente di trasporti, intermodale e sostenibile sia dal punto di vista economico, che ambientale. E, come ho già affermato in passato, lo Scalo di Surbo sarebbe lo snodo ferroviario tutto salentino e funzionale alle due Zes interregionali, Adriatica e lonica. Per la Puglia il Recovery Fund è forse l' ultimo treno su cui salire per dare un impulso ventennale allo sviluppo regionale. Resta da capire come sarà ripartita la sfera decisionale tra Stato e Regioni nell' ottica della destinazione dei fondi. Ancora prima, però, occorre capire chi salirà al Governo e quali modifiche apporterà al Piano nazionale di ripresa e resilienza. Chiara Montefrancesco © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Bari

Fs: «Servono 7 milioni per riaprire lo Scalo» La Regione: «Ci saremo»

La stima delle società ferroviarie per rimettere in sesto binari e fabbricati L'assessore Delli Noci: «Aspettiamo i privati, noi disponibili con i fondi»

Pierpaolo SPADA Ci vogliono 7 milioni di euro per rimettere in piedi lo Scalo di Surbo. E parliamo solo di manutenzione straordinaria di binari, fabbricati e piazzale. L' hanno riferito i rappresentanti Rfi e delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato nel corso del confronto convocato ieri dall' assessore regionale allo Sviluppo economico, Alessandro Delli Noci che, dal canto suo, per avere un quadro più completo - anche ai fini dell' eventuale acquisito -, ha chiesto a Rfi una perizia attualizzata del valore degli immobili: nel 2014 furono messi in vendita per 2,9 milioni di euro. Limitata o eccessiva che sia, la stima di 7 milioni rappresenta, comunque, il punto di partenza per valutare la convenienza di riabilitare la piattaforma logistica in disuso dal 2009. E la Regione per ora non fa passi indietro: «Vogliamo rilanciare lo Scalo e stiamo lavorando per creare le migliori condizioni per farlo. Noi siamo disposti a fare la nostra parte», dice Delli Noci. Ed è un chiaro invito ai privati a fare altrettanto o meglio a quantificare la disponibilità fin qui dichiarata non solo per gestire, ma anche per rilanciare di tasca propria l' infrastruttura. È questa la riposta che la Regione cercherà nei prossimi incontri ancora da calendarizzare. Si apre,



dunque, la partita più importante. A un mese mezzo dal ripristino del tema nell' agenda politica regionale, ecco lo snodo cruciale: capire chi voglia condurre l' operazione e come? I potenziali scenari sono diversi, ma dipendono anche dalla disponibilità che i privati sapranno esprimere. Maggiore sarà l' interesse, più la Regione l' agevolerà con appositi strumenti: contratti di programma, Titolo II, project financig. I finanziamenti, appunto, per rimettere in sesto lo Scalo abbandonato. «Gli strumenti non mancano e anche le soluzioni sono tante - dice l' assessore Delli Noci - e oggi non mi sembra il caso di escluderne alcuna perché non sappiamo ancora chi saranno i soggetti attuatori». È ipotizzabile anche l' affitto finalizzato all' acquisto dello Scalo, come propose nel 2014 la cordata costituita da Confindustria, durante la presidenza De Castris e con la regia del delegato a Logistica e trasporti, Vito Margiotta. Lo scenario è tutto da decifrare. Potrebbe rientrarvi anche Confindustria Lecce, il cui presidente Giancarlo Negro di recente ha dichiarato la disponibilità di alcune imprese a valutare l'opportunità di investire nel rilancio e nella cogestione dello Scalo. Analoga disponibilità ha offerto anche Roberto Fatano che, già nel 2016, propose l' investimento all' ex ministro ai Trasporti, Graziano Delrio. E solo pochi giorni fa, Primiceri (autotrasporti), invitato in Regione, si è detto pronto con altre ditte a riprendere la guida dello Scalo, già gestito senza fortuna tra il 2007 e il 2009. Si vedrà. Certo è che lo Scalo sarebbe funzionale all' investimento che Rfi e Regione stanno, nel frattempo, effettuando per adequare la linea ferroviaria Lecce-Bari alla sagoma P/C 80 che, dal 2022, consentirà il trasporto dei tir di massima capacità a bordo dei carri ferroviari fino a Helsinki lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, con riduzione di tempi, rischi, costi e danni ambientali. Un ponte che connetterà il Salento alla Rete di Trasporto Transeuropea (Ten-T). Che senso avrebbe senza l' operatività dello Scalo? Dopo il aver incontrato Rfi la scorsa settimana, il presidente dell' Autorità di sistema portuale Adriatica Meridionale (Adspam), Ugo Patroni Griffi, esprimeva grande entusiasmo: «Importante incontro sullo sviluppo dell' intermodalità mare/gomma/ferro da e per il Salento. Le prospettive sono ottime. Entro fine mese faremo un sopralluogo a Brindisi e



Bari

Surbo per verificare le azioni di Regione Puglia e Adsp per il più rapido decollo della linea una volta adeguata agli standard PC80 e P400». Ma i flussi trasportistici da e per Salento sarebbero sufficienti a sostenere il rilancio dello Scalo? Solo tre giorni fa Confindustria Lecce ha consegnato alla Regione la mappatura dei fabbisogni per il periodo 2017-2023: «Riusciremmo a comporre anche 5 treni di tir al giorno», ha spiegato Negro. «Una mappatura sommaria, ovviamente, ma - conclude Delli Noci - utile per pianificare un sistema dei trasporti completamente nuovo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



II Nautilus

Bari

Prefettura di Bari e AdSP MAM sottoscrivono un Protocollo di Legalità

Obiettivo, estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività economiche di competenza dell'Ente

Redazione

Bari-Mercoledì 10 febbraio alle ore 12.00, nell' Ufficio Territoriale del Governo di Bari, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il prefetto di Bari, Antonia Bellomo, firmeranno un Protocollo di Legalità finalizzato ad estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività economiche nei settori di competenza dell'Ente portuale. E' noto che alle Autorità di Sistema portuale, quali enti pubblici non economici preposti alla regolazione e all'amministrazione dei principali porti nazionali, sono affidate articolate attribuzioni in materia di pianificazione, infrastrutturazione, affidamento e controllo di servizi di interessi generali a favore dell'utenza portuale e l'amministrazione del demanio marittimo. Attraverso il Protocollo di Legalità, che ha ricevuto il nulla osta del Ministero dell'Interno, anche in attuazione delle recenti disposizioni introdotte dal Decreto Legge c. d. Semplificazione, si estendono le verifiche antimafia anche per gli affidamenti, i contratti, le autorizzazioni e le concessioni anche demaniali al di sotto della soglia di valore per cui la legge prescrive la obbligatorietà, ampliando così l'azione di



prevenzione e contrasto del tentativo di infiltrazione criminale. Si tratta di un obiettivo importante che, in coerenza con il Piano Triennale Anticorruzione adottato dall'AdSP MAM e soprattutto nei periodi di congiuntura economica più difficili, mira a costruire uno strumento che garantisca al contempo legalità, trasparenza e snellimento dell'attività amministrativa, promuovendo il rispetto della disciplina antimafia e migliorando l'interscambio informativo tra le Pubbliche Amministrazioni interessate. Il nulla osta del Ministero dell'Interno consentirà di attivare Protocolli simili con le altre Prefetture collocate nella estesa circoscrizione territoriale dell'Ente portuale (Brindisi, Lecce, Foggia, BAT). Preposti alla attuazione del Protocollo saranno per la Prefettura- U.T.G. di Bari, il dirigente pro tempore dell'ufficio antimafia per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il dirigente del Dipartimento Legale.



Informazioni Marittime

Bari

Porto di Bari estende i controlli antimafia

Mercoledì la firma di un protocollo di legalità tra l' autorità portuale e il Prefetto di Bari. I controlli su contratti e concessioni scattano anche al di sotto della soglia di legge

Mercoledì prossimo, 10 febbraio, a Bari, il presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il prefetto della città, Antonia Bellomo, firmeranno un protocollo di legalità finalizzato ad estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività portuali. Il protocollo ha ricevuto il nulla osta del ministero dell' Interno e include le ultime disposizioni in materia, quelle del "Decreto Semplificazioni", ed estendono le verifiche antimafia anche sugli affidamenti, i contratti, le autorizzazioni e le concessioni demaniali al di sotto della soglia di valore per cui la legge prescrive la obbligatorietà, «ampliando così l' azione di prevenzione e contrasto del tentativo di infiltrazione criminale», scrive in una nota l' Adsp. Il nulla osta ministeriale permette di attivare protocolli simili con le prefetture di Brindisi, Lecce, Foggia e Barletta. Un obiettivo importnate, continua l' authority, «in coerenza con il Piano Triennale Anticorruzione adottato dall' AdSP MAM e soprattutto nei periodi di congiuntura economica più difficili, mira a costruire uno strumento che garantisca al contempo legalità, trasparenza e snellimento dell' attività amministrativa, promuovendo il rispetto



della disciplina antimafia e migliorando l' interscambio informativo tra le Pubbliche Amministrazioni interessate».



Messaggero Marittimo

Bari

Protocollo di legalità AdSp Mam e prefettura di Bari

Combattere infiltrazioni criminali nelle attività economiche di competenza dell'Ente

Redazione

BARI Un Protocollo di legalità finalizzato ad estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività economiche nei settori di competenza dell'Ente portuale. Questo quanto andranno a firmare mercoledi 10 Febbraio il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il prefetto di Bari, Antonia Bellomo. Alle Autorità di Sistema portuale, quali enti pubblici non economici preposti alla regolazione e all'amministrazione dei principali porti nazionali, sono affidate articolate attribuzioni in materia di pianificazione, infrastrutturazione, affidamento e controllo di servizi di interessi generali a favore dell'utenza portuale e l'amministrazione del demanio marittimo. Attraverso il Protocollo di legalità, che ha ricevuto il nulla osta del ministero dell'Interno, anche in attuazione delle recenti disposizioni introdotte dal Decreto semplificazione, si estendono le verifiche antimafia anche per gli affidamenti, i contratti, le autorizzazioni e le concessioni anche demaniali al di sotto della soglia di valore per cui la legge prescrive la obbligatorietà, ampliando così l'azione di prevenzione e contrasto del tentativo di infiltrazione criminale. L'obiettivo,



coerente con il Piano triennale anticorruzione adottato dall'AdSp Mam, mira a costruire uno strumento che garantisca al contempo legalità, trasparenza e snellimento dell'attività amministrativa, promuovendo il rispetto della disciplina antimafia e migliorando l'interscambio informativo tra le Pubbliche amministrazioni interessate. Il nulla osta del ministero dell'Interno consentirà di attivare Protocolli simili con le altre Prefetture collocate nella estesa circoscrizione territoriale dell'Ente portuale.



Port News

Bari

Bari, Patto di legalità alla firma

Mercoledì prossimo, nell' Ufficio Territoriale del Governo di Bari, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il prefetto di Bari, Antonia Bellomo, firmeranno un Protocollo di Legalità finalizzato ad estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività economiche nei settori di competenza dell' Ente portuale. Lo ha reso noto la stessa AdSP, in una nota stampa nella quale spiega che attraverso il Protocollo di Legalità "si estendono le verifiche antimafia anche per gli affidamenti, i contratti, le autorizzazioni e le concessioni anche demaniali al di sotto della soglia di valore per cui la legge prescrive la obbligatorietà, ampliando così l'azione di prevenzione e contrasto del tentativo di infiltrazione criminale". Per l' Ente "si tratta di un obiettivo importante che, in coerenza con il Piano Triennale Anticorruzione adottato dall' AdSP MAM e soprattutto nei periodi di congiuntura economica più difficili, mira a costruire uno strumento che garantisca al contempo legalità, trasparenza e snellimento dell' attività amministrativa, promuovendo il rispetto della disciplina antimafia e migliorando l' interscambio informativo tra le Pubbliche Amministrazioni interessate".

di Redazione Port News





Puglia Live

Bari

Prefettura di Bari e AdSP MAM sottoscrivono un Protocollo di Legalit.

08/02/2021 Prefettura di Bari e AdSP MAM sottoscrivono un Protocollo di Legalità. Obiettivo, estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività economiche di competenza dell'Ente. . Mercoledì 10 febbraio alle ore 12.00, nell Ufficio Territoriale del Governo di Bari, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il prefetto di Bari, Antonia Bellomo, firmeranno un Protocollo di Legalità finalizzato ad estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività economiche nei settori di competenza dellEnte portuale. E noto che alle Autorità di Sistema portuale, quali enti pubblici non economici preposti alla regolazione e allamministrazione dei principali porti nazionali, sono affidate articolate attribuzioni in materia di pianificazione, infrastrutturazione, affidamento e controllo di servizi di interessi generali a favore dellutenza portuale e lamministrazione del demanio marittimo. Attraverso il Protocollo di Legalità, che ha ricevuto il nulla osta del Ministero dell'Interno, anche in attuazione delle recenti disposizioni introdotte dal Decreto Legge c. d. Semplificazione, si estendono le verifiche antimafia

Horra Archivo Appuntamenti Rubriche Vettins Redazines
Rodadone di Batti

Prefettura di Bari e AdSP MAM sottoscrivono un Protocollo di Legalità.

88/02/2023

Prefettura di Bari e AdSP MAM sottoscrivono un Protocollo di Legalità.

88/02/2023

Prefettura di Bari e AdSP MAM sottoscrivono un Protocollo di Legalità. Obiettivo, estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle sittinità eci

Mercoled 10 febbasio alle see 3.2 00, nell' Ufficio Territeriale del Governo di Bari. Il

Portuta del Mane Addisto Petitioniane, logo Petrosi Giffi, il pretetto di Bari. And Legalità finalizzato ad estendere i controli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle sittinità con della comprehena dell'ente portuale.

E' noto che alle Autorità di Sistema portuale, quali enti pubblici non econemici pre all'amministrazioni cellorico la disconsi con della comprehena dell'archivori dell'archivori

anche per gli affidamenti, i contratti, le autorizzazioni e le concessioni anche demaniali al di sotto della soglia di valore per cui la legge prescrive la obbligatorietà, ampliando così lazione di prevenzione e contrasto del tentativo di infiltrazione criminale. Si tratta di un obiettivo importante che, in coerenza con il Piano Triennale Anticorruzione adottato dallAdSP MAM e soprattutto nei periodi di congiuntura economica più difficili, mira a costruire uno strumento che garantisca al contempo legalità, trasparenza e snellimento dellattività amministrativa, promuovendo il rispetto della disciplina antimafia e migliorando l' interscambio informativo tra le Pubbliche Amministrazioni interessate. Il nulla osta del Ministero dell'Interno consentirà di attivare Protocolli simili con le altre Prefetture collocate nella estesa circoscrizione territoriale dell'Ente portuale (Brindisi, Lecce, Foggia, BAT). Preposti alla attuazione del Protocollo saranno per la Prefettura- U.T.G. di Bari, il dirigente pro tempore dellufficio antimafia per l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il dirigente del Dipartimento Legale.



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

PROTOCOLLO DI LEGALITÀ SARÀ SOTTOSCRITTO DOMANI A BARI CON LA PREFETTURA E POI ESTESO ANCHE A BRINDISI

Autorità di Sistema Portuale, maggiori controlli contro le infiltrazioni criminali

Le verifiche antimafia verranno estese anche alle concessioni demaniali

Un protocollo di legalità finalizzato ad estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività economiche di competenza dell' Ente. Verrà sottoscritto domani (ore 12, nell' Ufficio Territoriale del Governo di Bari) dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e dal prefetto di Bari, Antonia Bellomo. «E' risaputo - spiega al riguardo una nota - che alle Autorità di Sistema portuale, quali enti pubblici non economici preposti alla regolazione e all' amministrazione dei principali porti nazionali, sono affidate articolate attribuzioni in materia di pianificazione, infrastrutturazione, affidamento e controllo di servizi di interessi generali a favore dell' utenza portuale e l' amministrazione del demanio marittimo. Attraverso il Protocollo di Legalità, che ha ricevuto il nulla osta del Ministero dell' Interno, anche in attuazione delle recenti disposizioni introdotte dal Decreto Legge cosiddetto di Semplificazione, si estendono le verifiche antimafia anche per gli affidamenti, i contratti, le autorizzazioni e le concessioni, anche demaniali, al di sotto della soglia di valore per cui la legge prescrive la obbligatorietà, ampliando così l'



azione di prevenzione e contrasto del tentativo di infiltrazione criminale». Ed ancora: «Si tratta di un obiettivo importante - si evidenzia ancora nella nota dell' Adsp - che, in coerenza con il Piano Triennale Anticorruzione adottato dall' en te e soprattutto nei periodi di congiuntura economica più difficili, mira a costruire uno strumento che garantisca al contempo legalità, trasparenza e snellimento dell' attività amministrativa, promuovendo il rispetto della disciplina antimafia e migliorando l' interscambio informativo tra le Pubbliche Amministrazioni interessate. Il nulla osta del Ministero dell' Interno consentirà di attivare protocolli simili con le altre Prefetture collocate nella estesa circoscrizione territoriale dell' En te portuale (Brindisi, Lecce, Foggia, Bat). Preposti alla attuazione del Protocollo saranno per la Prefettura U.T.G. di Bari, il dirigente pro tempore dell' ufficio antimafia per l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, il dirigente del Dipartimento Legale».



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

PORTO AMBIENTALISTI CONTRO LA LOCALIZZAZIONE A COSTA MORENA

«Il presidente Emiliano le promesse elettorali e il deposito costiero di Gnl»

«Il presidente Emiliano giorni fa, sui social, si è congratulato con sé stesso per aver mantenuto una promessa elettorale fatta a Manfredonia, riguardo il diniego al deposito costiero di Gpl della società Energas. Proveremmo equale piacere se lo stesso governatore avesse la medesima considerazione nei confronti delle problematiche brindisine, fra le quali, per rimanere in tema, c' è il deposito di GnI che si vorrebbe realizzare a Costa Morena Est, una localizzazione in netto contrasto con la sua destinazione d' uso». Non si placa la polemica e il dibattito attorno al progetto presentato da Edison e a manifestare contrarietà e dubbi sono le associazioni ambientaliste. «Tale progetto - si legge in una nota congiunta di Forum Ambiente, Fondazione Di Giulio, Italia Nostra, Legambiente, Medici per l'ambiente-Isde Brindisi, No al Carbone, No Tap, Salute Pubblica e Wwf - viene "sostenuto" con forza dal manager che lo stesso presidente della Regione Puglia ha indicato alla guida dell' Ente portuale. L' area portuale in questione, secondo il Piano dei trasporti che la stessa Regione Puglia ha elaborato, ha una funzione strategica e vitale per la logistica e quindi per il futuro del porto di Brindisi e la sua



polifunzionalità. Sarà certamente facile al presidente Emiliano verificare quanto scriviamo, non gli mancano certo mezzi e modi, ma sarebbe apprezzabile che vi fosse una necessaria coerenza politica che dovrebbe pretendere anche da tutti i consiglieri della sua maggioranza politica. Dopo l' annosa e difficile controversia legata al rigassificatore della British Gas che ha impegnato aspramente contro questo impianto la cittadinanza e le istituzioni (vedendo al nostro fianco lo stesso Michele Emiliano) non vorremmo essere costretti a ricominciare tutto daccapo». In conclusione di nota, le associazioni aggiungono: «Vogliamo precisare che siamo perfettamente a conoscenza che il deposito di Manfredonia è di gas Gpl mentre quello di Edison è di Gnl, come delle differenze tra i due gas. Del resto Brindisi ospita da tempo un deposito di Gpl ed è toccata dal metanodotto Snam. E' ben noto a tutti, e quindi anche al presidente Emiliano, che a Brindisi non è stato fatto mancare nulla, ma francamente il troppo stroppia».



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

POLEMICA DURO POST SU FACEBOOK

Cono d' atterraggio lavori attesi da 2 anni Titi invita chi di dovere a... darsi una mossa

La notizia in merito all' avvio dei lavori di riqualificazione della pista dell' aeroporto - che, tra gli altri interventi, prevede l' innalzamento del sentiero di atterraggio - è giunta all' in domani di una durissima presa di posizione su Facebook da parte di Teodoro Titi. L'imprenditore portuale, proprio in relazione all' opportunità di un tanto agognata soluzione in riferimento al cosiddetto cono d' atterraggio, sul proprio profilo social aveva scritto: «lo continuo imperterrito e sottolineare a tutti che il porto aspetta che qualcuno muova il c... Scusate la volgarità ma alcuni modi di dire sono più efficaci delle parole rotonde». Nel post, Titi ha poi evidenziato jun paio di date: «Ottobre 2018, cerimonia di inizio lavori (finanziati dall' Au torità di Sistema Portuale), previsti da terminare nell' agosto 2019. Febbraio 2021: i lavori... ancora devono iniziare! Questi i fatti. Del resto poco ci importa. Alzare la pendenza del sentiero di discesa degli aerei (qui il più basso d' Italia con appena 2,5 gradi) non consente l' arrivo di grandi navi da crociera, di grandi yacht a vela, l' uti lizzo di alcune banchine di gru. Persino le navi traghetti e ro -ro hanno problemi enormi. Ogni giorno. Chi dorme? È un' emergenza, non un



problemino politico». L'"esca" - rimanendo... in tema gettata dall' imprenditore portuale evidentemente ha smosso la situazione, nell' auspicio che questa volta la tabella di marcia non incontri nuovi intoppi.



Brindisi

Cono d' atterraggio: polemica sulla data di avvio del cantiere

Sono trascorsi 840 giorni dalla cerimonia «Qualcuno punta alla visibilità personale» Amati annuncia la partenza dei lavori ma i 5 Stelle critici: «Aspettiamo Adp»

Prima i problemi della gara d'appalto, poi i tempi lunghi per la validazione da parte di Enac del progetto esecutivo e solo alla fine le difficoltà dovute alle procedure di esproprio di una strada, che saranno risolte comunque con un' apposita delibera da approvare nel prossimo consiglio comunale. Ha scontato enormi ritardi il progetto relativo allo spostamento del punto di soglia della pista principale dell' aeroporto Papola-Casale di Brindisi. Un intervento considerato strategico soprattutto dagli operatori portuali perché consentirà di alleviare, ma non di risolvere completamente, il problema del cosiddetto air draft, ovvero il limite di altezza delle navi in accesso al porto ed in ormeggio in alcuni punti dello scalo che si incrociano proprio con il cono di atterraggio dell' aeroporto. Un limite attualmente fissato a 35 metri e che, invece, con la traslazione della pista di poco più di 200 metri dovrebbe arrivare intorno ai 50 metri di altezza. E dopo l' ennesimo richiamo del presidente degli Operatori portuali salentini Teo Titi, che ha ricordato come siano passati 840 giorni dalla cerimonia di annuncio della posa della prima pietra (mai fisicamente avvenuta) di un cantiere che si sarebbe dovuto concludere nell' estate del 2019, esplode la polemica tra chi annuncia l'



avvio dei lavori e chi, invece, critica gli annunci ed il tentativo di prendersi meriti non propri. Da un lato c' è il consigliere regionale Pd Fabiano Amati, dall' altro il gruppo consiliare brindisino del Movimento 5 Stelle. «Dopo qualche cerimonia azzardata e qualche ritardo che si sarebbe potuto risparmiare, cominceranno il 22 febbraio annuncia infatti Amati - i lavori per la riqualificazione della pista di volo dell' aeroporto di Brindisi. Ora bisogna appunto volare, anche approfittando del traffico ridotto nello scalo e della disponibilità dell' impresa aggiudicataria di dare il massimo dell' impegno. Ringrazio Aeroporti Puglia, il suo CdA e i suoi tecnici, per l' impegno nel superare tutti i problemi. Il consigliere regionale democratico aggiunge poi: «Ovviamente seguirò giorno per giorno i lavori, come già faccio per diversi cantieri, considerata l' importanza dell' intervento sia per il traffico aereo che per i riflessi sul traffico portuale e in particolare per innalzare il sentiero di atterraggio nella fase di sorvolo del porto, così da consentire l' ingresso delle grandi navi da crociera». Un atteggiamento criticato duramente dai consiglieri pentastellati Gianluca Serra, Tiziana Motolese e Paolo Le Grazie, «fermamente convinti che, sulla riqualificazione della pista dell' aeroporto di Brindisi, sterili polemiche e frettolosi trionfalismi possano danneggiare il lavoro paziente e silenzioso di chi, lontano dai riflettori, si impegna per lo sviluppo e la modernizzazione delle nostre infrastrutture». Il cantiere, dicono, «partirà quando sarà Aeroporti di Puglia ad annunciarlo ed allora ci feliciteremo per il lavoro fatto da tutti coloro che nell' ultimo anno si sono spesi per questo». Polemiche e annunci, sottolineano, «sono l' ennesima prova che spesso nella nostra città qualcuno punti più alla visibilità personale che all' interesse generale». Da sempre, aggiungono, «abbiamo avuto la consapevolezza che la burocrazia ha rallentato qualsiasi opera nella nostra città. E da sempre abbiamo sostenuto che questi scogli burocratici vanno superati con l' interlocuzione tra gli uffici e gli enti. Per questo, chi pretende di fare il politico per il bene di una comunità ha l' obbligo di favorire il dialogo con una presenza costante persino nei singoli uffici incaricati di istruttorie e pareri; con tale certosino lavoro si guadagna la fiducia degli enti e con questi si può poi lavorare in sinergia,



Brindisi

rispettando i ruoli svolti da ognuno. Troppo facile rimarcano invece - far passare per impegno il semplice rilancio di una data, a molti già nota poiché indicata in una comunicazione di Aeroporti di Puglia del 3 febbraio 2021 delle ore 10.23, atto tra l' altro dovuto al fine di programmare il fermo dei voli. Questo è irrispettoso ed imprudente dal momento che lo stesso ente appaltante, a ragione e con prudenza, attende la certezza dell' ingresso del primo operaio nel cantiere». Non solo. «Dannose ed inspiegabili - concludono - sono poi le polemiche sulla data di inizio di tali lavori proprio quando questa è prossima, e per il completamento sussistono ancora piccoli scogli burocratici che possono essere superati solo in un clima sereno. Lo stesso clima che si era costruito con fatica e che sarebbe un peccato perdere. Il rischio di queste polemiche e di questi facili trionfalismi è quello di favorire chi continua a lavorare sottotraccia affinché nulla cambi e nulla si realizzi in questa città». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi

«Pista più stretta? Con il Recovery Plan potremmo allungarla sull' altro lato»

Massimiliano IAIA «Bene i lavori di messa in sicurezza delle piste dell' aeroporto, ma c' è un problema che va risolto quanto prima: i lavori prevedono un restringimento della pista, che tuttavia si può risolvere con un prolungamento sul lato nord-ovest. In questo caso, si tratterebbe di lavori che potrebbero essere finanziati con il Recovery Fund. Siamo ancora in tempo per non pregiudicare il futuro riallungamento». A porre la questione è il deputato di Forza Italia Mauro D' Attis, che interviene sulla questione basandosi su relazioni tecniche che confermano la realizzabilità della proposta. Onorevole D' Attis, da dove parte la sua preoccupazione? «Premetto che considero anche io importanti i lavori di messa in sicurezza delle piste, perché l' Autorità portuale da anni poneva il problema dell' ingresso nel porto delle grandi navi da crociera senza che ciò andasse a interferire con la pista di atterraggio dell' aeroporto del Salento. Finora, questo problema è stato risolto con il collegamento telefonico tra la torre di controllo e la capitaneria di porto, soluzione che si è rivelata efficace, e anzi ne approfitto per ringraziare ed elogiare il lavoro degli operatori dell' Enav e della Capitaneria. I lavori prevedono lo spostamento di una testata



della pista d' atterraggio di 220 metri, ciò significa che la pista principale dovrà essere ridotta da circa 3mila metri a circa 2.800». Ciò rischia di compromettere l' atterraggio di grossi aeromobili? «Esattamente. Potrei anche elencarli: gli A340-600, gli A380, i Boeing 747 e i Boeing 767. Allora io mi chiedo: si può evitare questa riduzione della pista? La risposta è sì». In che modo? «Parto da un dato preoccupante: guarda caso, mentre si riduce la pista a Brindisi, vengono allungate le piste di Bari e Grottaglie. A Brindisi basterebbe allungare di 200 metri la pista verso nord-ovest per non perdere nulla. Ovviamente mi sono ampiamente documentato, e ci sono tecnici che mi hanno confermato la realizzabilità di quest' opera». Che però avrebbe un costo significativo. «Qui sta il punto: siamo sicuramente nelle condizioni di poter candidare questi lavori per il Recovery Plan, perché stiamo parlando di una infrastruttura. In questo modo, eviteremmo di penalizzare il porto di Brindisi: non si chiuda la possibilità di un intervento aggiuntivo che altrimenti rischierà di diventare indispensabile nei prossimi anni, ma sarà più difficile da realizzare». Si dirà: tutto ciò è stato fatto per migliorare il mercato delle crociere a Brindisi. «D' accordo, ma una cosa non esclude l' altra: va bene investire sul porto, ma non a danno dell' aeroporto. E le soluzioni per non penalizzare l' aeroporto di Brindisi ci sono già, basta avere la lungimiranza di metterle subito in pratica. E poi c' è un altro aspetto da considerare». Quale? «La torre di controllo di Brindisi attualmente è ancora fuori norma. Nel passaggio dall' Aeronautica all' Enav ci fu uno stanziamento di 21 milioni di euro all' anno per l' ammodernamento delle infrastrutture Enav. La società individuò le priorità ma non fu mai fatto l'investimento per la torre di controllo di Brindisi. Che fine hanno fatto quei soldi?



Brindisi

» Infine, i lavori per la messa in sicurezza della pista erano stati annunciati oltre 850 giorni fa. Ma non sono stati realizzati nemmeno durante questi mesi di emergenza, quando i voli sono stati ridotti o addirittura cancellati, per via di un ritardo sull' esproprio di un terreno. Che ne pensa? «Ne ho avuto notizia anche io, ci sono proteste per i disagi che ci saranno nei prossimi mesi e che sarebbero stati limitati se i lavori fossero stati prima, ma credo che le domande sulle responsabilità dei ritardi vadano girate al Comune di Brindisi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

«Piano per Taranto, porto e Zes i punti dai quali bisogna ripartire»

Paola CASELLA II territorio jonico ha da qualche giorno, con funzione anche di raccordo tra il livello regionale e quello provinciale, una nuova figura istituzionale di riferimento, impegnata a lavorare su un nuovo modello di sviluppo. Il governatore Michele Emiliano ha infatti nominato con proprio decreto Mino Borraccino - assessore allo Sviluppo economico nella seconda parte della precedente consiliatura - consigliere del Presidente per il coordinamento del Piano per Taranto. Una strategia che consentirà di non disperdere, ma che aiuterà a mettere a frutto il lavoro avviato negli anni scorsi. Borraccino è già al lavoro con le idee ben chiare sul da farsi: «Il presidente della Regione Michele Emiliano ha voluto affidarmi questo incarico - e lo ringrazio per la fiducia accordatami - con lo scopo di poter continuare a seguire temi che già avevo trattato nella mia precedente veste di assessore regionale allo Sviluppo economico. Ripartiamo ora dal portare avanti un lavoro di squadra, sinergico con gli attori della politica territoriale, le associazioni datoriali, con i sindacati, le associazioni di volontariato e, ovviamente, con gli stessi consiglieri regionali, di maggioranza e di opposizione, della provincia di Taranto». Numerose le



questioni in agenda: «Si tratta di ripartire dal porto, dal completamento e dalla piena attivazione della Zona economica speciale, dalla No tax area e dalla possibile sperimentazione di attività ecosostenibili altamente innovative all' interno del porto di Taranto, con il coinvolgimento, ad esempio, della Marina Militare, di Fincantieri e di altre importanti aziende private che si stanno affacciando sul territorio». Borraccino sa di poter contare su partner di eccezione: «Fondamentale è la collaborazione con il sindaco del Comune di Taranto Rinaldo Melucci che è l' attore principale, insieme all' Autorità Portuale e ai concessionari del porto». In primo piano anche due problematiche che riguardano il territorio provinciale, ma importanti per lo sviluppo di tutta l' area jonica: «Ci concentreremo sulla doppia emergenza che riguarda la zona orientale della provincia di Taranto: il completamento della Litoranea interna e l' erosione costiera. La Regionale 8 è interamente finanziata dalla Regione, con 193 milioni di euro, ma è ferma presso la stazione appaltante che è la Provincia di Taranto. Incontrerò a breve il presidente Giovanni Gugliotti perché bisogna far partire l' opera entro l' anno in corso. Si dovrà superare il parere della Commissione Via. Questa arteria è importante, sarebbe una via di collegamento veloce con tutti i comuni della zona orientale, alcuni dei quali ospiteranno con i loro impianti squadre ed atleti che verranno nel nostro territorio per i Giochi del Mediterraneo nel 2026. C' è poi il tema dell' erosione costiera. Proprio nei giorni scorsi c' è stata una riunione dei comuni della zona orientale. Bisogna individuare un progetto che coinvolga tutte le aree che stanno risentendo di questa problematica. Le coste sono un bene prezioso che non si può certamente lasciare abbandonato a se stesso». Grande è poi l' attenzione per la cultura, la formazione ed i giovani: «Dobbiamo portare a compimento al più presto il progetto di Città Universitaria che abbiamo già avviato con il presidente Emiliano, con il sindaco Melucci e con il governo che verrà, e che riguarda il potenziamento dell' offerta universitaria a Taranto, partendo dal consolidamento del corso di Medicina all' interno dell' ex sede della Banca d' Italia, ma anche con eventuali nuovi corsi che potremmo attivare e con la costruzione della Residenza per gli studenti universitari fuori sede, la cosiddetta Casa dello studente. La trasformazione di Taranto in città universitaria potrà far maturare moltissime nuove opportunità, mettere in moto nuove energie che possono portare a rivoluzioni positive sul nostro territorio».



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Insomma, per Borraccino, il territorio ha di fronte a sé una sfida che riguarda tutti e che insieme va affrontata: «Regia di tutto è il Piano strategico per Taranto, adottato dalla Regione Puglia poco meno di due anni fa e al quale ho contribuito come assessore allo Sviluppo economico, insieme all' Agenzia regionale Asset, incontrando centinaia di stakeholder del territorio. Adesso, bisogna attuare il Piano, un lavoro che, già dalla scorsa estate, vede impegnate decine di professionisti. È un progetto che non riguarda soltanto Taranto, ma anche molti comuni che si trovano nel raggio di 15 chilometri dalla città». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)

Manfredonia

MANFREDONIA IL SISTEMA PORTUALE RIMASTO IN BALIA DI SÉ STESSO DOPO L' ABBANDONO DELL' ENICHEM

Con la zona franca doganale in arrivo opportunità di sviluppo per il porto

La multinazionale Seasif valuta la possibilità di investimenti industriali nell' area

MANFREDONIA. Le notizie sull' interes samento di alcune grandi aziende alla zona economica speciale (zes) e alla zona franca doganale (zfd) di Manfredonia, hanno richiamato l' attenzione della opinione pubblica sulle attività economiche e dunque sulle problematiche inerenti all' occupazione. Temi ignorati da anni, tant' è che Manfredonia pur avendo beneficiato di interventi per sollevarsi dalla crisi che ha pervaso la città e territorio (basti pensare al contratto d' area) non è riuscita a farne tesoro e riavviare il motore dell' economia che si è inceppato. Mancando le attività primarie che creano ricchezza, tutto il sistema secondario ma molto diffuso, ne ha subito le conseguenze nefaste. In questo contesto di abbandono c' è stato chi ha pensato a riprendere il discorso interrotto. L' input è venuto dal mare e dal sistema portuale in particolare. La fine dell' esperienza dell' Autorità portuale autonoma di Manfredonia e l' avvio della nuova organizzazione dei porti secondo la riforma Del Rio che ha creato una unica Autority accorpando i porti del basso Adriatico (Bari, Brindisi, Manfredonia, Monopoli e Barletta) ha riaperto il discorso del ruolo e dunque della funzionalità del sistema portuale si



pontino rimasto in balia di sé stesso dopo l' abbandono dell' Enichem che ne ha curato l' operatività finché è rimasta a Macchia. La nuova Autorità portuale retta dal presidente Ugo Patroni Griffi ha dato corso a iniziative col fine di riportare alla piena efficienza il porto storico e il porto industriale, per il quale è stato predisposto un progetto di articolati interventi per la rifunzionalizzazione della struttura: c' è l' im pegno del governo per un finanziamento di 80 milioni di euro. Tra le altre iniziative quella di prospettica importanza della definizione delle Zes e Zfd, oggetto di interesse da parte di investitori stimolati anche dal Recovery plan. Un movimento arrivato anche all' attenzione di alcuni organismi politici impegnati nella preparazione della campagna elettorale delle prossime amministrative. Il PD riprendendo le «numerose voci che si rincorrono in merito a grandi investitori interessati al nostro territorio, primo fra tutti il Gruppo Seasif», chiede di «conoscere più nel dettaglio il piano di sviluppo industriale che interesserà il futuro della città in modo da attivare un confronto partecipativo dei cittadini». Una riflessione che andrebbe orientata anche per il progetto di un sostanziale investimento della Regione Puglia nell' area ex Enichem della vicina Macchia; anche per questo impianto industriale come per quello Seasif, è fondamentale informare la cittadinanza correttamente sul progetto da realizzare e quali ripercussioni potrebbe avere sulla città.



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

La Uiltrasporti ad Agostinelli «Non dia colpe ai lavoratori»

Il sindacato lamenta relazioni non corrette

Domenico LatinoGIOIA TAURO Provoca le prime reazioni il recente sfogo del commissario straordinario dell' Authority, Andrea Agostinelli, sulla situazione del porto di Gioia Tauro ma, per il momento, non nel verso che si sarebbe aspettato l' ammiraglio livornese: Giuseppe Rizzo, segretario generale della Uiltrasporti Calabria, ribatte infatti a muso duro. «Più che sfogo - ha commentato - quella del commissario Agostinelli sembra una crisi isterica dall' alto della sua nicchia raggiungibile solo per alcuni. Non comprendiamo quando parla di "responsabilità, impegno, abnegazione e visione" a cosa si riferisce e. soprattutto, a chi si riferisce. Sicuramente non ai lavoratori che, da sempre, in base alle stagioni, vengono citati sia in maniera negativa che positiva come responsabili del futuro dello scalo. Inoltre - ha aggiunto - nonostante le molteplici richieste e altrettante riunioni convocate senza la Uiltrasporti, abbiamo sempre denunciato con forza tutte le storture che hanno caratterizzato da sempre il porto. Troviamo a dir poco strano che il commissario, invece di convocarci, si sfoghi sui quotidiani rinunciando al confronto con le organizzazioni sindacali territoriali. Troviamo altrettanto



strano, poi, che perda l' occasione di denunciare la scelta scellerata di chiudere l' Ufficio di Polizia di frontiera marittima. Siamo sicuri che, tra qualche anno, ci domanderemo come mai nell' area dello scalo manchi totalmente il controllo e la sicurezza delle persone e delle merci, sottolineando con la solita frase che Gioia Tauro è il porto della mafia». L' ultimo comunicato della Uiltrasporti parlava in maniera chiara di mancanza di relazioni sindacali, oltre a ricordare che lo scalo necessità ancora oggi di alcuni interventi: La Zes che esiste solo sulla carta e ancora non è entrata nella piena fase operativa; la piena funzionalità della piattaforma logistica, partendo dal gateway ferroviario; lo sviluppo di sinergie e investimenti nelle aree industriali del retroporto; lo sviluppo dell' alta velocità. «Tutte azioni che, comunque - ha spiegato il segretario generale della Uiltrasporti Calabria - devono trovare logica sullo stato reale di governance del porto. Solo guardando a un funzionale sistema competitivo nazionale e mondiale, infatti, si affrontano le criticità, un sistema produttivo non cresce con i pannicelli caldi, occorrono progetti e programmazione e poi gioco di squadra, quello che purtroppo manca nella politica calabrese, muta e silente, oltre che formata da incompetenti personaggi che stanno lasciando naufragare l' unica area di eccellenza della Calabria in un becero ignorante sistema campanilistico, senza guardare al bene comune, basti leggere le osservazioni sull' Ufficio regionale delle Dogane».



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

GIOIA TAURO Sul porto

La Uil ad Agostinelli «Non capiamo le sue denunce»

GIOIA TAURO - «Una crisi isterica». Così definisce il segretario regionale della Uiltrasporti Giuseppe Rizzo, la lettera aperta che il Commissario Straordinario dell' Au torità Portuale Agostinelli ha inviato alle realtà portuali gioiesi nei giorni scorsi. Un messaggio quello del Commissario mandato «dall' alto della sua nicchia raggiungibile solo per alcuni». Attacca la Uiltrasporti regionale affermando di non comprendere quando parla di "responsabilità, impegno, abnegazione e visione" « a cosa si riferisce e soprattutto a chi si riferisce». «Come Uiltrasporti respingiamo fortemente al mittente certe affermazioni, - si legge in una nota - in particolare quando si parla di procedure di raffreddamento che ingessano l' attività dell' autorità portuale. Inoltre, vogliamo ricordare che nonostante le molteplici richieste e altrettante riunioni convocate senza la Uiltrasporti, abbiamo sempre denunciato con forza tutte le storture che hanno caratterizzato da sempre il porto calabrese». Rizzo ha voluto anche ricordare una sua nota del gennaio scorso quando denunciava «la mancanza di relazioni sindacali, oltre a ricordare che lo scalo necessità ancora oggi di alcuni interventi come la Zes che esiste solo sulla carta, la piena funzionalità della piattaforma



Logistica del Porto di Gioia Tauro, partendo dal Gateway Ferroviario; lo sviluppo di sinergie e investimenti nelle aree industriali del retroporto e l' alta velocità. Tutte azioni che, comunque, devono trovare logica sullo stato reale di governance del porto e valutare lo stato degli obiettivi di crescita nel suo trend d' interesse politico e sociale.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Martedì 9 febbraio 2021 info@quotidianodelsud.it II GIOIA TAURO Uil Trasporti commenta la lettera del commissario sul futuro del porto

«Agostinelli? Una crisi isterica»

Il segretario Rizzo: «Respingiamo le affermazioni sulle procedure di raffreddamento»

GIOIA TAURO - «Una crisi isterica». Così definisce il segretario regionale della Uiltrasporti Giuseppe Rizzo, la lettera aperta che il Commissario Straordinario dell' Au torità Portuale Agostinelli ha inviato alle realtà portuali gioiesi nei giorni scorsi. Un messaggio quello del Commissario mandato «dall' alto della sua nicchia raggiungibile solo per alcuni». Attacca la Uiltrasporti regionale affermando di non comprendere quando parla di "responsabilità, impegno, abnegazione e visione" « a cosa si riferisce e soprattutto a chi si riferisce» Agostinelli. «Sicuramente non ai lavoratori che da sempre in base alle stagioni vengono citati come responsabili del futuro dello scalo e vengono citati sia in maniera negativa che positiva del futuro dello scalo». «Come Uiltrasporti respingiamo fortemente al mittente certe affermazioni, - si legge in una nota - in particolare quando si parla di procedure di raffreddamento che ingessano l' attività dell' autorità portuale. Inoltre, vogliamo ricordare che nonostante le molteplici richieste e altrettante riunioni convocate senza la Uiltrasporti, abbiamo sempre denunciato con forza tutte le storture che hanno caratterizzato da sempre il porto calabrese». Poi Rizzo di trovare « a dir poco strano che il



Commissario invece di convocarci, si sfoghi sui quotidiani rinunciando al confronto con le organizzazioni sindacali territoriali. Troviamo altrettanto strano, poi, che il Commissario perda l'occasione di denunciare la scelta scellerata di chiudere l' Ufficio di Polizia di Frontiera marittima. Siamo sicuri che tra qualche anno ci domanderemo come mai nell' area dello scalo manchi totalmente il controllo e la sicurezza delle persone e delle merci, sottolineando con la solita frase che Gioia Tauro è il porto della mafia». «Per chi non vuol capire siamo nuovamente sotto attacco da fuoco amico. Capiamo in parte lo sfogo del Andrea Agostinelli Commissario Agostinelli che, pur in maniera disordinata, lancia un grido di allarme, chiedendo al gruppo Til/Msc di uscire allo scoperto per dire quali sono i suoi Giuseppe Rizzo problemi». Rizzo ha voluto anche ricordare una sua nota de gennaio scorso quando denunciava « la mancanza di relazioni sindacali, oltre a ricordare che lo scalo necessi tà ancora oggi di alcuni interventi come la Zes che esiste solo sulla carta e ancora non è entrata nella piena fase operativa, la piena funzionalità della piattaforma Logistica del Porto di Gioia Tauro, partendo dal Gateway Ferroviario; lo sviluppo di sinergie e investimenti nelle aree industriali che insistono nel retroporto e l' al ta velocità. Tutte azioni che, comunque, devono trovare logica sullo stato reale di governance del porto e valutare lo stato degli obiettivi di crescita nel suo trend d' inte resse politico e sociale. Solo guardando ad un funzionale sistema competitivo nazio nale e mondiale, infatti, - aggiunge Rizzo - si affrontano le criticità, ricordando a tutti che un sistema produttivo non cresce con i pannicelli caldi, occorrono progetti e programmazione e poi gioco di squadra, quello che, purtroppo, manca nella politica calabrese, muta e silente, oltre che formata da incompetenti personaggi che stanno lasciando naufragare l' uni ca area di eccellenza della Calabria, a cui tutti fanno la guerra, in un becero ignorante sistema campanilistico, senza guardare al bene comune, basti leggere le osservazioni sull' ufficio regionale delle dogane».

400000			

Corriere Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro, calo dei traffici nel 2021; Agostinelli chiede impegno ai lavoratori

GIOIA TAURO - In una lettera aperta il commissario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, si rivolge alla Comunità portuale chiedendo: ai lavoratori portuali impegno, responsabilità, abnegazione; alla Regione Calabria il supporto per la formazione delle maestranze attualmente iscritte all'Agenzia. Questo il contenuto della lettera: «Le continue, talvolta assillanti, procedure sindacali di raffreddamento, la cui gestione è devoluta alla Autorità Portuale, mi impongono una riflessione, tanto più necessaria quanto più è stridente l'immagine delle banchine del porto di Gioia Tauro in questi giorni desolatamente vuote. Dopo un 2020 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, ed in assoluta controtendenza nel panorama nazionale, in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione trans-oceaniche sono state temporaneamente dirottate altrove. Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce anche questa Autorità, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause del momento negativo che il porto sta attraversando. Non sarà inutile ricordare come il terminalista stia rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti, ed ulteriori 3 gru di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l'Autorità Portuale stia supportando questo



sforzo sotto il profilo della agibilità dei fondali e nell'adequamento tecnico-funzionale delle banchine. Così come non dobbiamo dimenticare come il terminal con l'impegno ed il sacrificio di tutti, maestranze in primis - sia rimasto operativo anche nei momenti peggiori della pandemia e non un'ora di Cassa Integrazione sia stata richiesta. Ma allo stesso tempo dobbiamo sapere con assoluta chiarezza e le circostanze di questi giorni lo confermano con durezza come Gioia Tauro non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello shipping - e soprattutto non sia il riferimento imprescindibile per le esigenze dell'armatore, tutt'altro; altre soluzioni sono ben possibili, al di là del Mediterraneo, dove se non il costo del lavoro, la speditezza delle operazioni portuali è un fattore decisivo nelle scelte degli armatori. E lo stesso vale, a maggior ragione, anche per il terminal automobilistico, per il quale l'alternativa è anche più prossima e si chiama Salerno. Abbiamo messo a disposizione del porto un nuovo gateway ferroviario, una nuova, strategica opportunità, al prezzo di inenarrabili difficoltà burocratiche, dovute a nodi irrisolti fin dai tempi della costruzione del porto e ad atavici contenziosi che stiamo faticosamente cercando di portare a soluzione con il supporto della Regione Calabria ed il dialogo con il Commissario del CORAP, Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive. Ed abbiamo, in ogni modo ed in ogni circostanza, sollecitato la politica nazionale a sciogliere quei nodi infrastrutturali che ad oggi impediscono al porto di Gioia Tauro di esprimere e mettere a frutto la strategicità della sua posizione al centro del Mediterraneo. E ancora. Fra due settimane l'impresa aggiudicataria inizierà i lavori di completamento della banchina di ponente, primo passo per l'insediamento di un polo per le riparazioni navali nel porto di Gioia Tauro, fino a 5 anni fa un sogno proibito chiuso in un cassetto. Ma è sul capitale umano che mi voglio conclusivamente soffermare. Se è vero che non mancano, da parte dei terminalisti e della Autorità Portuale, investimenti assai importanti e cospicui nei mezzi e nelle infrastrutture, credo che ci sia un percorso ancora da compiere sulla qualificazione e sulla valorizzazione delle maestranze. Investimenti immateriali, nella forma della attenzione alla formazione ma anche a processi finalizzati a farli sentire comunità portuale, la chiave a mio parere per far funzionare bene e in continuità il nostro porto. Noi per primi chiederemo alla Regione Calabria un indispensabile supporto per la formazione delle maestranze attualmente iscritte in Agenzia, in vista di una possibile trasformazione della Agenzia



Corriere Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

in Impresa allo spirare dei termini previsti dalla legge costitutiva della stessa. Ai lavoratori portuali ed alle organizzazioni sindacali che li rappresentano chiediamo di avere la nostra stessa visione, di sentirsi parte di un progetto che fino a due anni, fra crisi e licenziamenti, sembrava una chimera irrealizzabile e che oggi fa di Gioia Tauro un paradosso nazionale. Chiediamo loro impegno, responsabilità, abnegazione, assicurando loro il nostro impegno, la nostra responsabilità, la nostra abnegazione. Quel sogno oggi è davanti a noi, è il sogno antico di questo territorio. Aspetta solo di essere tradotto in investimenti, produttività, retro-porto, ferrovia, nuovi posti di lavoro. Non perdiamo questa occasione irripetibile».



FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro: lettera aperta del Commissario Agostinelli su questioni importanti inerenti una possibile crisi del porto

(FERPRESS) Gioia Tauro, 8 FEB II Commissario Straordinario del porto di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, ha scritto una lettera aperta in merito a questioni importanti inerenti una possibile crisi al porto di Gioia Tauro.Le continue, talvolta assillanti, procedure sindacali di raffreddamento, la cui gestione è devoluta alla Autorità Portuale, mi impongono una riflessione, tanto più necessaria quanto più è stridente l'immagine delle banchine del porto di Gioia Tauro in questi giorni desolatamente vuote. Dopo un 2021 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, ed in assoluta controtendenza nel panorama nazionale scrive Agostinelli in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione trans-oceaniche sono state temporaneamente dirottate altrove. Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce anche questa Autorità, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause del momento negativo che il porto sta attraversando. Non sarà inutile ricordare come il terminalista stia rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti,



ed ulteriori 3 grues di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l'Autorità Portuale stia supportando questo sforzo sotto il profilo della agibilità dei fondali e nell'adeguamento tecnico-funzionale delle banchine.Così come non dobbiamo dimenticare come il terminal con l'impegno ed il sacrificio di tutti, maestranze in primis sia rimasto operativo anche nei momenti peggiori della pandemia e non un'ora di Cassa Integrazione sia stata richiesta. Ma allo stesso tempo dobbiamo sapere con assoluta chiarezza e le circostanze di questi giorni lo confermano con durezza -, come Gioia Tauro non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello shipping, e soprattutto non sia il riferimento imprescindibile per le esigenze dell'armatore, tutt'altro; altre soluzioni sono ben possibili, al di là del Mediterraneo, dove se non il costo del lavoro, la speditezza delle operazioni portuali è un fattore decisivo nelle scelte degli armatori. E lo stesso vale, a maggior ragione, anche per il terminal automobilistico, per il quale l'alternativa è anche più prossima e si chiama Salerno. Abbiamo messo a disposizione del porto un nuovo gateway ferroviario, una nuova, strategica opportunità, al prezzo di inenarrabili difficoltà burocratiche, dovute a nodi irrisolti fin dai tempi della costruzione del porto e ad atavici contenziosi che stiamo faticosamente cercando di portare a soluzione con il supporto della Regione Calabria ed il dialogo con il Commissario del CORAP, Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive. Ed abbiamo, in ogni modo ed in ogni circostanza, sollecitato la politica nazionale a sciogliere quei nodi infrastrutturali che ad oggi impediscono al porto di Gioia Tauro di esprimere e mettere a frutto la strategicità della sua posizione al centro del Mediterraneo. E ancora. Fra due settimane l'impresa aggiudicataria inizierà i lavori di completamento della banchina di ponente, primo passo per l'insediamento di un polo per le riparazioni navali nel porto di Gioia Tauro, fino a 5 anni fa un sogno proibito chiuso in un cassetto. Ma è sul capitale umano che mi voglio conclusivamente soffermare. Se è vero che non mancano, da parte dei terminalisti e della Autorità Portuale, investimenti assai importanti e cospicui nei mezzi e nelle infrastrutture, credo che ci sia un percorso ancora da compiere sulla qualificazione e sulla valorizzazione delle maestranze. Investimenti immateriali, nella forma della attenzione alla formazione ma anche a processi finalizzati a farli sentire comunità portuale, la chiave a mio parere per far funzionare bene e in continuità il nostro porto. Noi per primi chiederemo alla Regione Calabria un



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Pagina 91

FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

la formazione delle maestranze attualmente iscritte in Agenzia, in vista di una possibile trasformazione della Agenzia in Impresa allo spirare dei termini previsti dalla legge costitutiva della stessa. Ai lavoratori portuali ed alle organizzazioni sindacali che li rappresentano chiediamo di avere la nostra stessa visione, di sentirsi parte di un progetto che fino a due anni, fra crisi e licenziamenti, sembrava una chimera irrealizzabile e che oggi fa di Gioia Tauro un paradosso nazionale. Chiediamo loro impegno, responsabilità, abnegazione, assicurando loro il nostro impegno, la nostra responsabilità, la nostra abnegazione. Quel sogno oggi è davanti a noi, è il sogno antico di questo territorio. Aspetta solo di essere tradotto in investimenti, produttività, retro-porto, ferrovia, nuovi posti di lavoro. Non perdiamo questa occasione irripetibile.



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Lettera di Agostinelli alla Comunità portuale

Un brusco calo di traffici e dirottamenti dopo un 2020 straordinario

Vezio Benetti

GIOIA TAURO Andrea Agostinelli commissario straordinario della Autorità portuale del porto calabro, ha inviato una lettera al Comitato portuale. Il commissario fa notare nella sua nota che dopo un 2020 straordinario, con dati di traffico eccellenti, le prime settimane del 2021 fanno registrare un brusco calo dei traffici e dirottamenti verso porti limitrofi, nel caso specifico a Malta. Congestione della banchine, lavori portuali cui contribuisce anche questa Autorità, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operzioni portuali: queste, continua Agostinelli, le cause del momento negativo che il porto sta attraversando. La lettera di Agostinelli continua mettendo in evidenza i solleciti verso la politica nazionale a sciogliere quei nodi infrastrutturali che oggi impediscono al porto di Gioia Tauro di esprimere e mettere a frutto la strategicità della sua posizione al centro del Mediterraneo. Agoistinelli conclude con un riferimento al capitale umano. Se è vero che non mancano da parte dei terminalisti e della Autorità portuale, investimenti assai importanti e cospicui nei mezzi e nelle infrastrutture, credo che ci sia un percorso ancora da compiere sulla



qualificazione e sulla valorizzazione delle maestranze. Sopra tutto sulla formazione. L'intervista completa nel servizio video



Primo Magazine

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Lettera aperta di Andrea Agostinelli alla Comunità portuale

GAM EDITORI

8 febbraio 2021 - Le continue, talvolta assillanti, procedure sindacali di "raffreddamento", la cui gestione è devoluta alla Autorità Portuale, mi impongono una riflessione, tanto più necessaria quanto più è stridente l' immagine delle banchine del porto di Gioia Tauro in questi giorni desolatamente vuote. Dopo un 2021 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, ed in assoluta controtendenza nel panorama nazionale, in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione trans-oceaniche sono state temporaneamente dirottate altrove. Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce anche questa Autorità, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause del momento negativo che il porto sta attraversando. Non sarà inutile ricordare come il terminalista stia rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti, ed ulteriori 3 grues di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l' Autorità Portuale stia supportando questo sforzo sotto il profilo della agibilità dei fondali e nell'



adeguamento tecnico-funzionale delle banchine. Così come non dobbiamo dimenticare come il terminal - con l' impegno ed il sacrificio di tutti, maestranze in primis - sia rimasto operativo anche nei momenti peggiori della pandemia e non un' ora di Cassa Integrazione sia stata richiesta. Ma allo stesso tempo dobbiamo sapere con assoluta chiarezza - e le circostanze di questi giorni lo confermano con durezza -, come Gioia Tauro non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello "shipping", e soprattutto non sia il riferimento imprescindibile per le esigenze dell' armatore, tutt' altro; altre soluzioni sono ben possibili, al di là del Mediterraneo, dove se non il costo del lavoro, la speditezza delle operazioni portuali è un fattore decisivo nelle scelte degli armatori. E lo stesso vale, a maggior ragione, anche per il terminal automobilistico, per il quale l' alternativa è anche più prossima e si chiama Salerno. Abbiamo messo a disposizione del porto un nuovo gateway ferroviario, una nuova, strategica opportunità, al prezzo di inenarrabili difficoltà burocratiche, dovute a nodi irrisolti fin dai tempi della costruzione del porto e ad atavici contenziosi che stiamo faticosamente cercando di portare a soluzione con il supporto della Regione Calabria ed il dialogo con il Commissario del CORAP, Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive. Ed abbiamo, in ogni modo ed in ogni circostanza, sollecitato la "politica" nazionale a sciogliere quei nodi infrastrutturali che ad oggi impediscono al porto di Gioia Tauro di esprimere e mettere a frutto la strategicità della sua posizione al centro del Mediterraneo. E ancora. Fra due settimane l' impresa aggiudicataria inizierà i lavori di completamento della banchina di ponente, primo passo per l' insediamento di un polo per le riparazioni navali nel porto di Gioia Tauro, fino a 5 anni fa un sogno proibito chiuso in un cassetto. Ma è sul "capitale umano" che mi voglio conclusivamente soffermare. Se è vero che non mancano, da parte dei terminalisti e della Autorità Portuale, investimenti assai importanti e cospicui nei mezzi e nelle infrastrutture, credo che ci sia un percorso ancora da compiere sulla qualificazione e sulla valorizzazione delle maestranze. Investimenti "immateriali", nella forma della attenzione alla "formazione" ma anche a processi finalizzati a farli sentire "comunità portuale", la chiave a mio parere per far funzionare bene e in continuità il nostro porto. Noi per primi chiederemo alla Regione Calabria un indispensabile supporto per la formazione delle maestranze attualmente iscritte in Agenzia, in vista di una possibile trasformazione della Agenzia in Impresa allo spirare dei termini previsti dalla legge costitutiva della stessa. Ai lavoratori portuali ed alle organizzazioni sindacali che li rappresentano chiediamo di avere la nostra stessa visione, di sentirsi parte di un



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Pagina 94

Primo Magazine

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

progetto che fino a due anni, fra crisi e licenziamenti, sembrava una chimera irrealizzabile e che oggi fa di Gioia Tauro un "paradosso" nazionale. Chiediamo loro impegno, responsabilità, abnegazione, assicurando loro il nostro impegno, la nostra responsabilità, la nostra abnegazione. Quel sogno oggi è davanti a noi, è il sogno antico di questo territorio. Aspetta solo di essere tradotto in investimenti, produttività, retro-porto, ferrovia, nuovi posti di lavoro. Non perdiamo questa occasione irripetibile. Andrea Agostinelli Commissario straordinario Autorità portuale di Gioia Tauro.



La Nuova Sardegna

Cagliari

disservizi

Cagliari-Arbatax, oggi niente nave

La tratta è saltata per motivi tecnici, la Tirrenia-Cin non è partita

ARBATAX leri sera, per motivi tecnici, la nave Tirrenia Cin che avrebbe dovuto mollare gli ormeggi dal porto di Civitavecchia per raggiungere il porto di Cagliari, non è partita. Di conseguenza, questa notte non ci sarà la Cagliari-Arbatax-Civitavecchia, (con attracco nello scalo ogliastrino intorno alle 23 e partenza alla mezzanotte). Quanti dovranno raggiungere lo scalo laziale dall' Ogliastra, dovranno quindi imbarcarsi nel porto di Olbia o rinviare il viaggio. Intanto, il segretario generale provinciale Nuoro Ogliastra, Giacomo Pani, annuncia che, a breve, chiederà alla "cabina di regia" con i sindaci e altre figure istituzionali, che si tenga una riunione per fare il punto sul porto arbataxino. «A tal proposito - prosegue il sindacalista ogliastrino che guida la Cgil - penso proprio che il sindaco di Tortolì-Arbatax, Massimo Cannas, che di recente è stato eletto anche presidente dell' Unione dei Comuni del nord Ogliastra, si farà carico di organizzare un incontro in tal senso. D' altronde, Cannas è sempre molto attento a quanto si registra nel suo Comune e in tutta l' area ogliastrina». A parere di Giacomo Pani, sarà importante, per lo scalo marittimo di Arbatax e l' intera "isola nell' isola",



riuscire ad avere «quanto prima, delle forti certezze sulle linee marittime che potranno essere operative in loco, da fine aprile a tutto ottobre, in maniera che gli operatori possano programmare la stagione turistica 2021». (l.cu.)



L'Unione Sarda

Cagliari

La ricerca di un concessionario per il terminal container di Cagliari

Lo scambio di mail per il Porto canale

Massimo Deiana: ecco il testo della mia risposta alla DP World

L' Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna rispose alla mail della DP World, una della società più importanti nello scenario del trashipment. È quanto precisa il presidente dell' Adsp in merito ad alcuni articoli pubblicati dall' Unione Sarda nei giorni scorsi. La mail inviata dalla DP World venerdì 23 agosto 2019 ricevette risposta lunedì 29 agosto. Lo scambio di mail In particolare, scrive Deiana, sul giornale di sabato 6 febbraio «si fa riferimento a delle email inviate al sottoscritto e aventi ad oggetto delle trattative relative al Porto Canale di Cagliari, prima da parte di Patrick Bol (direttore globale delle operazioni di DP World) e, successivamente, da parte di Rashid Abdulla ("numero uno, il capo assoluto della DP World"). Nel medesimo articolo l' autore, Mauro Pili, sostiene che "la cyber security ha certificato l' invio delle due mail" (anche se non è detto comprendere né a chi si faccia riferimento quando si parla di "cyber security", né che genere di certificazione riguarderebbe l' invio delle due email di Patrick Bol prima e di Rashid Abdulla, poi) allo scrivente ma che "di certo non si trovano le risposte sarde a quella richiesta di trattativa. Documenti rimasti inascoltati che attendono spiegazioni e chiarezza su una vicenda al





centro di un vero e proprio intrigo internazionale"». Il ruolo dell' Adsp Il presidente dell' Adsp fa riferimento anche agli articoli pubblicati domenica, «in cui si riportano da un lato le dichiarazioni con le quali lo scrivente specifica, in più punti, che il fatto che L' Unione Sarda non sia venuta nella disponibilità delle risposte alle proposte della DP World per la gestione del Porto Canale di Cagliari, non significa che queste non esistano. Tuttavia, nella pagina successiva, come già avvenuto in precedenza, si continua a sostenere che dal sottoscritto non sia mai partita alcuna risposta alla DP World. E la cosa più assurda è che tale tesi infondata troverebbe - secondo l' autore dell' articolo - conferma proprio in due "niet", "no comment" ricevuti a stretto giro sia da Patrick Bol che dal "capo della comunicazione mondiale della DP World", Brian Lewis». «Considerando che il sottoscritto è nella disponibilità - ovviamente - della comunicazione inviata dallo scrivente alla DP World, e considerando che i fatti attribuiti allo scrivente sono gravi e tali da lederne l' onore e il decoro, facendolo apparire come completamente disinteressato alle sorti di eventuali vantaggi che, dall' accordo, potrebbero derivare all' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna», Massimo Deiana chiede la rettifica dei contenuti dell' articolo, sostenendo che «la rappresentazione dei fatti descritti negli articoli del 6 e 7 febbraio 2021, ripresa anche nell' editoriale del direttore, il 7 febbraio 2021, circa il disinteresse e la mancata risposta del Prof. Deiana alle richieste di trattative da parte della DP World, è destituita di ogni fondamento, e non è stata fatta oggetto di puntuale verifica. Il Prof. Massimo Deiana ha tempestivamente dato risposta alla richiesta di contatto in questione, e tale circostanza (della quale è stata data evidenza) esclude categoricamente che vi sia stata qualunque mancata valutazione o peggio disinteresse per l' Autorità nell' instaurare un dialogo con uno dei soggetti più importanti nel panorama mondiale del trasporto di merci».



L'Unione Sarda

Cagliari

Sit-in alla Regione

I lavoratori: servono certezze

Una manifestazione spontanea è stata organizzata ieri dagli ex lavoratori del Porto canale sotto il palazzo del Consiglio regionale. Obiettivo: fare chiarezza sulle trattative per il futuro del terminal container, senza gestore dopo l' addio di Cict. La protesta - hanno annunciato - andrà avanti fino a quando non ci saranno risposte concrete sul futuro, all' indomani del rigetto, da parte dell' Adsp, della richiesta di concessione della Pifim. Il presidente dell' Adsp, Massimo Deiana, ha incontrato una delegazione di manifestanti: «Continueremo a cercare un' impresa interessata a rilevare il Porto canale». Dopo mesi di attese e mancate risposte, tuttavia, già oggi i lavoratori rilanceranno i temi della vertenza sullo sfondo di una scenario inedito, la «Siamo abbastanza soddisfatti», sottolinea il scalinata di Bonaria. rappresentante della Uil, William Zonca. «C' è pieno sostegno alla proposta del piano del transhipment sul modello Taranto. Pensiamo che il piano possa essere inserito nel decreto Ristori appena si formerà il nuovo governo. Sarebbe importante per il sostegno dell' occupazione e della professionalità in attesa di un nuovo terminalista». Zonca, in una lettera indirizzata alla ministra





dei Trasporti Paola De Micheli e allo stesso Deiana, aveva espresso «una fortissima preoccupazione per il futuro occupazionale dei lavoratori, in Naspi da cinque mesi e senza prospettive concrete». Da qui l' auspicio: «La costituzione dell' agenzia del transhipment trovi spazio nel prossimo decreto governativo». Francesca Melis.



Ansa

Cagliari

Porto canale: protesta lavoratori in Consiglio regionale

(ANSA) - CAGLIARI, 08 FEB - Manifestazione spontanea davanti al Consiglio regionale degli ex lavoratori Cict. La protesta è nata dopo il definitivo no nei giorni scorsi all' unica candidatura per la successione del vecchio terminalista che ha abbandonato il porto canale di Cagliari. I dipendenti hanno chiesto in coro le dimissioni del presidente dell' autorità portuale Massimo Deiana. Nel mirino degli ex dipendenti la gestione delle trattative che avrebbero dovuto assicurare un nuovo rilancio allo scalo di Macchiareddu. Intanto i sindacati cercano di battere anche la pista della politica: questa mattina si è svolta una conferenza con i parlamentari sardi. "Siamo abbastanza soddisfatti - spiega il rappresentante della Uil William Zonca-c 'è pieno sostegno alla proposta del piano del transhipment sul modello Taranto. Pensiamo che il piano possa essere inserito nel decreto Ristori appena si formerà il nuovo governo. Sarebbe importante per il sostegno dell' occupazione e della professionalità in attesa di un nuovo terminalista". Domani mattina i lavoratori saranno nella scalinata di Bonaria proprio per discutere sulle ultime evoluzioni della vertenza. Sono circa



duecento gli addetti ex Cict che vorrebbero ritornare al lavoro. Ma non c' è il nuovo terminalista. Alla gara dell' Adsp si è presentato un solo candidato. L' Authority nei giorni scorsi ha rigettato definitivamente la proposta. "Nonostante l' impegno profuso e l' innegabile spirito di collaborazione e buona fede dimostrati dall' ente - aveva spiegato Massimo Deiana, presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - la società proponente ha rifiutato di presentare l' ulteriore adeguata documentazione che comprovasse alcuni dei fondamentali ed imprescindibili requisiti richiesti dalla legge". (ANSA).



Sardinia Post

Cagliari

Porto canale, la protesta dei lavoratori: "Deiana dell' Authority si deve dimettere"

Manifestazione spontanea davanti al Consiglio regionale degli ex lavoratori Cict . La protesta è nata dopo il definitivo no nei giorni scorsi all' unica candidatura per la successione del vecchio terminalista che ha abbandonato il Porto canale di Cagliari . I dipendenti hanno chiesto in coro le dimissioni del presidente dell' Autorità portuale, Massimo Deiana. Nel mirino degli ex dipendenti la gestione delle trattative che avrebbero dovuto assicurare un nuovo rilancio allo scalo di Macchiareddu. Intanto i sindacati cercano di battere anche la pista della politica: questa mattina si è svolta una conferenza con i parlamentari sardi. "Siamo abbastanza soddisfatti - spiega il rappresentante della Uil, William Zonca - c' è pieno sostegno alla proposta del piano del transhipment sul modello Taranto. Pensiamo che il piano possa essere inserito nel decreto Ristori appena si formerà il nuovo governo. Sarebbe importante per il sostegno dell' occupazione e della professionalità in attesa di un nuovo terminalista". Domani mattina i lavoratori saranno nella scalinata di Bonaria proprio per discutere sulle ultime evoluzioni della vertenza. Sono circa duecento gli addetti ex Cict che vorrebbero ritornare al



lavoro. Ma non c' è il nuovo terminalista. Alla gara dell' Adsp si è presentato un solo candidato. L' Authority nei giorni scorsi ha rigettato definitivamente la proposta. "Nonostante l' impegno profuso e l' innegabile spirito di collaborazione e buona fede dimostrati dall' ente - aveva spiegato Massimo Deiana, presidente dell' Adsp del Mare di Sardegna - la società proponente ha rifiutato di presentare l' ulteriore adeguata documentazione che comprovasse alcuni dei fondamentali ed imprescindibili requisiti richiesti dalla legge".



Messaggero Marittimo

Cagliari

58 milioni per Porto Torres

Definitiva separazione dei traffici merci da quelli commerciali e crocieristici

Redazione

PORTO TORRES È di 58 milioni di euro il valore degli investimenti inseriti in una pianificazione strategica per dare nuovo volto e maggiore competitività allo scalo di Porto Torres. Così è stato deciso nell'incontro tra Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna e il sindaco Massimo Mulas. Nei prossimi mesi diversi interventi interesseranno dunque lo scalo sardo a partire da quello più consistente, ovvero il prolungamento dell'antemurale di Ponente e la resecazione della banchina Alti fondali, per i quali sono stati stanziati 35 milioni di euro. Riqualificazione e trasformazione prevista anche per il mercato ittico che diventerà centro direzionale e servizi per il porto, escavi dell'intero bacino dello scalo civico a meno 10 metri, che garantiranno il potenziamento della ricettività commerciale e crocieristica, realizzazione della stazione marittima nel molo Ponente e numerosi interventi di manutenzione e sicurezza. Con queste premesse si va verso la futura pianificazione triennale dell'AdSp che, proprio su Porto Torres, prevede la definitiva separazione dei traffici merci da quelli commerciali e crocieristici. Si tratta -spiega il presidente dell'AdSp Massimo Deiana di un'intensa attività che, con un investimenti pari a



58 milioni di euro, incrementerà notevolmente la competitività del porto sia sul comparto crocieristico che commerciale e merci. Strategie sulle quali, come assicurato al sindaco, porteremo avanti un costante e puntuale tavolo di confronto, nello spirito della piena e leale collaborazione istituzionale. Abbiamo chiesto un confronto sulla pianificazione strategica -spiega Mulas- e ricevuto piena disponibilità da parte dell'Autorità di Sistema portuale per illustrarci come, nei prossimi anni, il nostro porto cambierà volto. Ho espresso l'esigenza di ricucire lo scalo con la città, limitando il più possibile gli spazi dedicati alla sicurezza. Ci sono diverse soluzioni allo studio, l'aspetto più importante è lo spirito di collaborazione e la disponibilità a rendere il nostro porto sempre più moderno, funzionale e bello.



Messaggero Marittimo

Catania

Chiovelli commissario AdSp Sicilia orientale

Prende il posto dell'ex presidente Andrea Annunziata

Redazione

LIVORNO Alberto Chiovelli è il nuovo commissario dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale che come noto gestisce gli scali di Augusta e di Catania. Chiovelli, ingegnere di 57 anni, dirigente di prima fascia del ministero dei Trasporti si insedierà mercoledì 10 Febbraio e prenderà il posto dell'ex presidente Andrea Annunziata, che ha lasciato due mesi prima della fine del suo mandato dopo essere stato nominato dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale. A firmare il decreto, molto probabilmente uno dei suoi ultimi, la ministra dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli, forse uno dei suoi ultimi atti. Chiovelli, originario di Roma, nel 2019 ha avuto l'incarico con funzioni dirigenziali di consulenza, studio e ricerca nell'ambito del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del ministero della Struttura tecnica di missione e nel 2017 capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e il personale.





La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

sviluppo

Pantano Daniele e darsena candidate per le aree Zes

Augusta. Aree relative alla vecchia e nuova darsena ed altre di Pantano Daniele sono state ritenute idonee dall' Amministrazione comunale di concerto con l' Autorità di sistema portuale per essere inserite nella Zes, Si tratta di aree corrispondenti ai requisiti di candidabilità a Zona Economica Speciale, e pertanto è stata inviata dal Comune, all' assessorato regionale alle Attività produttive la richiesta di modifica ed integrazione di alcune delle aree del Piano Strategico Zes Sicilia orientale ricadenti nel territorio comunale di Augusta. «Queste aree infatti appaiono di particolare interesse -afferma l' assessore Tania Patania con delega alle Zes- nell' ottica dello sviluppo portuale e delle pianificazioni strategiche che i vari soggetti istituzionali stanno portando avanti. Aree che sono già parte integrante del tessuto produttivo portuale esistente. La valutazione delle aree di cui è stato chiesto l' inserimento scaturisce da momenti di condivisione e tavoli tecnici di confronto dedicati con i rappresentanti degli operatori portuali, come sottolinea l' assessore Patania rammentando come fin dall' inizio del suo mandato l' Amministrazione Di Mare abbia avviato un' attenta attività di studio ed



indagine volta a ricostruire su più ampia scala, il prospetto di perimetrazione della Zes presentato a suo tempo alla Regione e da quest' ultima trasferito nel Piano di sviluppo strategico Zes Sicilia orientale. Siamo certi ora che gli organi competenti accolgano favorevolmente la richiesta di riperimetrazione della Zes - conclude - avanzata dall' amministrazione comunale e che vengano rettificate le incongruenze individuate e fatte le opportune integrazioni. Una sana sinergia tra le parti coinvolte può divenire modello di azione, specie in un momento delicato come quello attuale dove la programmazione e l' efficienza nell' allocazione delle risorse sono due punti fondamentali per l' attività amministrativa». A. S.



Siracusa Oggi

Augusta

Recovery plan, interventi possibili: porto di Augusta e filiera dell' idrogeno per l' industria

redazione

"Il porto di Augusta non rimarrà fuori dagli interventi previsti con il Recovery". Dopo l' incontro dello scorso fine settimana, il parlamentare siracusano Paolo Ficara (M5s) conferma gli investimenti per lo scalo megarese. "Tra le opere finanziabili con il Recovery vi rientrerà certamente il collegamento ferroviario. Ho ricevuto precise rassicurazioni anche dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti", aggiunge. Attualmente, l' intervento è in fase di progettazione dopo il protocollo di intesa tra Rfi ed Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale. La progettazione definitiva sarà completata entro il 31 dicembre e quindi ha le carte in regola per figurare tra le opere finanziate tramite il ricorso al Recovery Plan. E intanto cresce il pressing affinchè anche la zona industriale siracusana sia inserita tra le aree nazionali per lo sviluppo della filiera dell' idrogeno. https://youtu.be/Wr4JrFhTEuw.





MF

Palermo, Termini Imerese

Normanni, Aquile & Elefanti

È stata firmata la convenzione tra UniCredit e l' Arnas (Azienda di Rilievo Nazionale ad Alta Specializzazione) Ospedale Civico, Di Cristina e Benfratelli di Palermo per la gestione del servizio di cassa dell' azienda sanitaria. La convenzione affida così a UniCredit il ruolo di istituto cassiere, già svolto in precedenza, sino al 31 dicembre 2022. L'accordo è stato sottoscritto per UniCredit dal Responsabile dell' Area Public Sector Sicilia, Riccardo Benanti, e per l' Arnas dal Direttore Amministrativo, Francesco Paolo Tronca. UniCredit svolge complessivamente nella provincia di Palermo circa 90 servizi di cassa e di tesoreria, tra cui quelli per la Regione Sicilia, il Fondo Pensioni Sicilia, il Fondo Pensione Impiegati Ccrve, la Camera di Commercio, l' Accademia delle Belle Arti, l' Autorità Portuale di Palermo, la Fondazione Teatro Massimo, 2 Aziende Ospedaliere, 23 Comuni e 20 istituti di istruzione. I navigator manifesteranno oggi a Palermo e Catania, oltre che in altre città' italiane, per chiedere la proroga del contratto in scadenza ad aprile. UilTemp, Nidil Cgil e Felsa Cisl Sicilia, insieme ai sindacati confederali Cgil, Cisl e Uil Sicilia, spiegano che sarebbe «inopportuno interrompere il



percorso lavorativo di queste persone. Il reddito di cittadinanza è stato prorogato ed un mancato rinnovo sarebbe un colpo al sistema dei centri per l' impiego». «È necessario un diverso ruolo di gestione delle Politiche attive del lavoro, che vada oltre i confini del reddito di cittadinanza», aggiungono i sindacati, «le risorse adesso sono disponibili, consistenti e non spese». «Il programma vaccinale finirà in estate raggiungendo anche le fasce dei più giovani, fino ai sedicenni». Lo ha detto il presidente della Regione Siciliana Nello Musumeci intervenendo a Rainews24 per parlare dell' avvio della campagna vaccinale antiCovid per gli over 80. Da oggi i cittadini siciliani con più di 80 anni infatti potranno accedere al form «prenotazioni.vaccinicovid. gov.it» In Sicilia, i cittadini che rientrano in questa fase del target over 80 sono circa 320 mila. (riproduzione riservata)



II Secolo XIX

Focus

alessandro santi II presidente di Federagenti: «Chiediamo di incidere di più: i tavoli di partenariato non bastano»

«I porti italiani? Giusto siano pubblici Ma tornino ad ascoltare le aziende»

ALBERTO QUARATI

genova Alessandro Santi, presidente di Federagenti, l' associazione degli agenti marittimi italiani, pensa che l' arrivo di un nuovo governo sia l' opportunità per mettere sul tavolo una serie di istanze che possano servire a raccordare meglio il rapporto tra pubblico e privato all' interno dei porti italiani. **Da cosa nasce questa esigenza?** «Dal fatto che a oggi gli strumenti messi a disposizione dalla riforma della legge portuale del 2016 non hanno del tutto funzionato. I comitati di gestione, che hanno sostituito i vecchi comitati portuali, all' interno dei quali erano rappresentate anche le categorie dell' utenza portuale, sono per loro natura strutture di natura politica, all' interno delle quali il privato non trova e non può trovare collocazione». Ma la legge prevede comunque dei momenti di confronto tra pubblico e privato nella gestione portuale... «Sì, abbiamo fatto l' esperienza dei tavoli di parternariato, che però si sono dimostrati sostanzialmente insufficienti: vengono convocati con funzione consultiva, e limitatamente ad alcune istanze. Invece a mio parere il ruolo dei privati dovrebbe incidere di più, anche sugli investimenti».



Ma la riforma ha ancora un senso, o servirebbe un intervento più radicale,

ad esempio trasformando i porti in società private? «Sotto questo profilo credo che la natura giuridica delle Authority in Italia sia funzionale a come sono organizzati i nostri porti, che a differenza delle grandi realtà del Nord Europa, sono inseriti in un contesto non solo in un contesto economico-industriale, ma anche sociale, e questo è un fattore importantissimo. Di qui la necessità di mantenere comunque un loro natura pubblica. Credo che l' Italia dovrebbe affermare con chiarezza questo principio, anche in sede europea: questo forse potrebbe essere di aiuto pure nella controversia con la Commissione europea relativamente alla questione delle esenzioni fiscali di cui beneficiano oggi le Autorità di sistema portuale». E il contributo dei privati quale sarebbe? «La nostra federazione rappresenta circa 500 aziende, che lavorano in tutti i 144 porti italiani. L' idea non è quella di indirizzare la politica delle Authority, ma poter avere un confronto sistematico con gli enti, specie su alcuni temi su quali potremmo dare un contributo significativo e sui quali abbiamo bisogno che l' amministrazione agisca presto». Come le infrastrutture? Non c' è il rischio che ognuno vada a portare l' acqua al suo mulino perdendo di vista l' ottica nazionale? «No, il tema infrastrutture va certamente ponderato a livello nazionale, anche tenendo conto del fatto che esistono oggi strumenti di analisi sull' efficacia che se usati correttamente sono in grado di indirizzare



II Secolo XIX

Focus

gli investimenti in maniera coerente. Io invece mi riferivo invece a due punti fondamentali, che sono sburocratizzazione e digitalizzazione. È impensabile che oggi ogni porto abbia un suo specifico interfaccia digitale con l' utenza, e soprattutto che una norma nazionale possa essere declinata in maniera diversa a seconda dello scalo. Questi sono gli elementi che fanno perdere reale competitività al nostro sistema, e su cui i privati potrebbero andare in aiuto se esistesse una sistematicità nei rapporti con le istituzioni che governano i porti». I dati dell' agenzia regionale veneta per l' ambiente hanno rivelato che nel 2020 l' aria a Venezia è stata più inquinata rispetto agli anni precedenti. Una vittoria, per chi come lei, agente marittimo veneziano, ha sempre sostenuto la necessità di portare le grandi navi da crociera in Laguna... «No mi creda, nessuna vittoria: è stato solo dimostrato quello che abbiamo sempre detto, cioè che il contributo alle emissioni inquinanti delle navi da crociera a Venezia è del tutto residuale. Il grosso delle emissioni viene dalle abitazioni, dal trasporto locale. Credo sarebbe necessario il ritorno delle navi da crociera, per garantire che almeno una piccola quota di turismo, controllato e in sicurezza». --



Shipping Italy

Focus

Gli autotrasportatori siciliani in protesta si rivolgono a D'Agostino e a Grimaldi

Una bomba sociale sta per esplodere dopo mesi in cui ci rivolgiamo al Governo nazionale e regionale per la grave crisi che stanno attraversando le imprese di autotrasporto siciliane (prevalentemente quella che lavorano con l'ortofrutta, circa 2.000 aziende) e che, nonostante tutto, hanno garantito in questo periodo di pandemia la consegna dei beni essenziali come alimentari e medicine, lavorando in situazioni drammatiche. Ma i governi continuano ad ignorarci, tranne le brevi parentesi degli elogi in favore di telecamere. Inizia così la nota con cui le sigle dell'autotrasporto siciliano Aitras, Aias, Assotrasporti, Assiotrat e Trasportounito Sicilia preannunciano il fermo dalle 24:00 del 10/02/2021 a tempo indeterminato!. La categoria degli autotrasportatori che ad oggi non ha fatto mancare il necessario alle famiglie e all'industrie per continuare a produrre, decide di fermarsi. Cinque sono le richieste che queste associazioni datoriali locali chiedono: richiesta di incontro al Mit per avanzare la deroga al codice della strada relativamente alla sanzione accessoria della sottrazione dei punti, materia di esclusiva competenza nazionale (norme contenute nel Regolamento UE 561/2006 e s.m. con Regolamento UE 1054/2020); incontro con gli assessori Falcone, Turano e Scilla, al fine di organizzare riunione con la committenza e le agenzie di prodotti ortofrutticoli e, se possibile, con i Prefetti; coinvolgimento delle



associazioni di categoria in tutte le fasi di avanzamento del polo logistico di Catania, ivi compresi le caratteristiche e i contenuti del bando per la sua gestione; Marebonus Tirrenia: chiedere incontro a Zeno D'Agostino Amministratore Unico Ram per evitare l'incagliamento delle somme dovute agli autotrasportatori dovuto alla situazione di crisi della Tirrenia; richiedere incontro alla compagnia di navigazione Grimaldi scongiurare gli aumenti del costo noli già comunicati agli autotrasportatori previsti a partire dal 10 febbraio.



Focus

Focus atti parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE

ITALIA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTIDECRETO 1 dicembre 2020 Aggiornamenti, relativi all'anno 2021, delle misure unitarie dei canoni per le concessioni demaniali marittime.

Pubblicato nella GU Serie Generale n.28 del 03-02-2021

EUROPA

Parere del Comitato europeo delle regioni Impatto dei cambiamenti climatici sulle regioni/valutazione del Green Deal europeo

Pubblicato nella GU C37 del 02-02-2021

GOVERNO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Decreto Ministeriale numero 45 del 04/02/2021

5 febbraio - In attuazione dell'articolo 2 del Decreto del Presidente della

Repubblica 28 settembre 1994 n.662, è approvato il Piano nazionale per la ricerca e il salvataggio in mare, edizione 2020, allegato al presente decreto e che ne costituisce parte integrante. Per consultare gli allegati clicca <u>qui</u>

MINISTERO DELL'INTERNO

Nulla da segnalare

MINISTERO DELL'AMBIENTE

Nulla da segnalare

MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

AGENZIE E AUTORITA'

AGCM

Nulla da segnalare

ART

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Primo incontro tra AdSP e amministrazione comunale di Porto Torres

5 febbraio - Cinquantotto milioni di euro di investimenti ed una pianificazione strategica mirata a dare un nuovo volto e conferire maggiore competitività allo scalo di Porto Torres. È, in sintesi, quanto emerso dal primo incontro i vertici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ed il Sindaco Massimo Mulas. Occasione nel corso della quale sono stati presentati i principali interventi infrastrutturali già avviati ed ancora da avviare sullo scalo. Il più consistente è quello del prolungamento dell'Antemurale di Ponente e la resecazione della banchina Alti fondali, per i quali sono stati stanziati 35 milioni di euro: i lavori, concluse le fasi preliminari, inizieranno in estate. Altre opere riguardano la riqualificazione e la trasformazione del mercato ittico in centro direzionale e servizi per il porto; gli escavi dellintero



bacino dello scalo civico a meno 10 metri, che garantiranno il potenziamento della ricettività commerciale e crocieristica; la realizzazione della stazione marittima nel molo Ponente e numerosi interventi di manutenzione e sicurezza. Riunione, quella odierna, che rappresenta una prima occasione per un confronto condiviso sullo sviluppo del porto e sulla riqualificazione specifica di alcune aree, in vista della futura pianificazione triennale dell'AdSP che, proprio su Porto Torres, prevede la definitiva separazione dei traffici merci da quelli commerciali e crocieristici. Anche se informale, quello odierno è stato un incontro proficuo, nel corso del quale ho illustrato lo stato di avanzamento dei cantieri e le progettualità che questa Autorità di Sistema Portuale ha già messo e metterà in campo per il potenziamento infrastrutturale dello scalo di Porto Torres dice Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna Un'intensa attività che, con un investimenti pari a 58 milioni di euro, incrementerà notevolmente la competitività del porto sia sul comparto crocieristico che commerciale e merci. Strategie sulle quali, come assicurato al Sindaco, porteremo avanti un costante e puntuale tavolo di confronto, nello spirito della piena e leale collaborazione istituzionale. Soddisfazione anche da parte del sindaco Massimo Mulas: Abbiamo chiesto un confronto sulla pianificazione strategica spiega il primo cittadino e ricevuto piena disponibilità da parte dell'Autorità di Sistema Portuale per illustrarci come, nei prossimi anni, il nostro porto cambierà volto. Ho espresso l'esigenza di ricucire lo scalo con la città, limitando



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Focus

il più possibile gli spazi dedicati alla sicurezza. Ci sono diverse soluzioni allo studio, l'aspetto più importante è lo spirito di collaborazione e la disponibilità a rendere il nostro porto sempre più moderno, funzionale e bello.

Rigettata definitivamente la proposta di PIFIM sul Porto Canale

4 febbraio - Si conclude, con esito negativo, l'iter della proposta di Pifim Company LTD per l'assentimento, in concessione demaniale marittima, del terminal contenitori del Porto Canale di Cagliari. Questa mattina, il Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha firmato il provvedimento di rigetto definitivo della domanda presentata dalla società di diritto inglese, il 28 agosto 2020. Nonostante l'articolato preavviso di rigetto notificato alla stessa Private Limited Company lo scorso 23 novembre, solo alcuni dei requisiti puntualmente evidenziati sono stati soddisfatti con successiva integrazione documentale che, però, non ha colmato le restanti e non superabili lacune di carattere amministrativo, finanziario, operativo e tecnico. La permanenza di tali carenze ha costretto, di conseguenza, l'AdSP a chiudere in maniera definitivamente negativa l'iter istruttorio. Decisione sofferta che lo stesso Presidente, Massimo Deiana, ha comunicato alle organizzazioni sindacali nel corso di una riunione immediatamente successiva alla notifica dell'atto alla società inglese. Durante l'incontro con le sigle sindacali, volto ad informarle del nuovo scenario, l'AdSP ha confermato l'impegno a proseguire e ad intensificare l'attività di ricerca di potenziali soggetti candidati al rilancio del Transhipment sul Porto Canale, avviata nel dicembre 2019 con la pubblicazione della call internazionale e prorogata, per ben tre volte, anche a seguito di esplicite richieste di operatori interessati. Nonostante l'impegno profuso e l'innegabile spirito di collaborazione e buona fede dimostrati dall'Ente spiega Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna la società proponente ha rifiutato di presentare l'ulteriore adeguata documentazione che comprovasse alcuni dei fondamentali ed imprescindibili requisiti richiesti dalla Legge italiana, dal Regolamento sulle concessioni demaniali dell'Ente e dalla call internazionale. Per tali ragioni e con profondo rammarico, questa mattina non abbiamo potuto che rigettare definitivamente la proposta presentata lo scorso 28 agosto. Ora guardiamo avanti. La situazione contingente ci spinge a proseguire celermente, e con maggiore intensità, nelle interlocuzioni con altri potenziali soggetti interessati al rilancio del Transhipment nel Porto Canale. Una partita che intendiamo giocare con la consueta convinzione, supportati dalla certezza del potenziale dello scalo e avvertendo tutta la responsabilità nei confronti di centinaia di lavoratori che aspirano ad una risposta chiara e concreta per il loro futuro.

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Aggiudicati interventi per 200 milioni di euro nel 2020

5 febbraio - Prosegue il piano di rafforzamento dei Ports of Genoa. Nel 2020 l'Autorità di Sistema Portuale ha aggiudicato interventi per quasi 200 milioni di euro Nel corso del 2020 oltre al Programma Straordinario per il rilancio del porto di Genova è proseguita anche l'attuazione degli interventi del Programma Ordinario, con l'aggiudicazione di

lavori per oltre 37 milioni di euro complessivi sui quattro bacini del comprensorio. In particolare, è stato avviato oltre il 90% degli interventi previsti per ripristinare le strutture portuali e il litorale danneggiati dai disastrosi eventi meteomarini dell'ultimo biennio, per un importo di oltre 16 milioni di lavori. Significativi anche gli interventi per la manutenzione dei quattro porti, il ripristino di Calata Zingari a Genova, il potenziamento dei varchi di Vado e per il miglioramento degli impianti di illuminazione nei porti di Savona e Vado Ligure. Per quanto riguarda il Programma Straordinario nel solo anno 2020 l'importo delle aggiudicazioni ha superato i 155 milioni, corrispondenti ad oltre l'80% delle previsioni a bilancio. Inoltre, nella prima decade di dicembre è stato sottoscritto l'Atto di sottomissione tra AdSP e l'RTI fra Vitali S.p.A. e Roncello Capital S.r.I.A per il recupero e la valorizzazione di Hennebique che consente l'avvio delle fasi di progettazione definitiva e dell'esecuzione dei lavori per un investimento complessivo ad oggi valutato in 128,7 milioni di euro. Particolarmente rilevanti gli affidamenti giunti in chiusura dell'anno 2020, riguardanti la messa in sicurezza delle aree portuali industriali di Sestri Ponente (prima fase), la costruzione della nuova torre piloti del porto, l'ampliamento dell'aerostazione del Cristoforo Colombo e il servizio di verifica del PFTE Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della nuova diga foranea. Nel corso del



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Focus

2021 è previsto il completamento dell'affidamento delle opere del Programma Straordinario nel suo complesso per un totale di oltre 2 miliardi di euro. Nel rispetto del diritto dell'Unione Europea, la riduzione dei tempi di aggiudicazione si coniuga con l'applicazione scrupolosa delle norme in materia di salute, ambiente, sicurezza delle costruzioni, nonché di controlli antimafia. In particolare, le tempistiche delle procedure di affidamento dei lavori attraverso la pubblicazione di manifestazioni di interesse sono di circa 40 giorni, contro gli oltre cinque mesi normalmente impiegati in caso di procedure ordinarie. Per approfondimenti, visitare la sezione dedicata alla geolocalizzazione degli interventi infrastrutturali: Geolocalizzazione interventi strutturali >

adsp-2020.pdf>Scarica la nota stampa >

Report traffici Q4 2020

03 febbraio - La diffusione del Covid-19 e le misure poste in essere dai governi mondiali per rallentare la propagazione del virus e ridurre il bilancio delle vittime, hanno assunto nel giro di alcuni mesi un carattere globale tale da causare gravi perturbazioni al tessuto economico del paese determinando una minore domanda di merce oltre che pesanti effetti occupazionali L'attuale crisi, che mantiene contorni non ancora del tutto identificabili, sia per dimensioni sia per durata nel tempo, si è innestata su un contesto economico internazionale non florido e che mostrava già i primi sintomi di rallentamento. Per quanto riguarda l'economia italiana, la stima dei conti economici relativi al 2020 conferma la portata eccezionale della pandemia mostrando una diminuzione dei principali indicatori relativi all'economia nazionale: il PIL ha registrato una flessione (-5,4% nel primo trimestre e -12,4% nel secondo trimestre) che riflette gli effetti delle restrizioni su consumi, investimenti ed esportazioni, che si sono registrati a partire dal mese di aprile. Dopo il marcato aumento nel terzo trimestre (+16%), crescita generata prevalentemente da una prima ripresa delle attività economiche a seguito del lockdown, l'attività economica è attesa diminuire nel guarto trimestre. condizionata dall'emergenza sanitaria e dalle nuove misure di contenimento della diffusione del COVID-19. Anche la dinamica dei traffici che caratterizzano la movimentazione delle merci e dei passeggeri è destinata ad essere drasticamente influenzata dagli effetti che una crisi sanitaria globale senza precedenti sta producendo sull'economia mondiale e su quelle dei singoli paesi. L'andamento del commercio mondiale si riflette inevitabilmente sullo shipping, considerato che il trasporto via mare concentra oltre il 90% degli scambi mondiali. Clarkson Research stimava per il 2020 un calo del volume globale dei traffici di circa il 10% rispetto al 2019, un dato mai registrato negli ultimi quarant'anni, nel corso dei quali i commerci mondiali avevano subito una unica contrazione nel 2009, a seguito della crisi finanziaria globale. Il diffondersi asimmetrico del virus ha prodotto effetti lungo la filiera trasportistica già a partire da febbraio. Infatti, ben prima del verificarsi dei primi casi conosciuti in Italia, il commercio globale ha dovuto fare i conti con l'interruzione delle principali attività industriali in Cina, paese che primo fra tutti ha dovuto fronteggiare svariate settimane di lockdown agli inizi del 2020. I porti cinesi hanno registrato per primi un crollo nelle movimentazioni in concomitanza con il blocco della produzione industriale e delle attività logistiche. In Europa la flessione delle movimentazioni è iniziata a fine febbraio ed è proseguita a marzo, per acuirsi nei mesi successivi, a seguito dell'introduzione delle restrizioni alle attività economiche decise da tutti i governi nazionali. L'International Association of Ports and Harbors (IAPH) conferma comunque che la crisi delle movimentazioni portuali è diffusa in tutti i continenti ed è estesa a tutti i settori di traffico con le crociere e i container tra i segmenti più colpiti. Nel contesto portuale italiano, data anche l'omogeneità con cui la pandemia ha colpito il nostro Paese, il traffico commerciale del sistema portuale del Mar Liqure Occidentale ha registrato 58.456.508 tonnellate, pari al -14,2% rispetto al 2019. Tale riduzione, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (-4,9%), al traffico convenzionale (-13,5%), fino alle rinfuse solide che chiudono l'anno con una contrazione del 30,5%. Ciononostante, l'AdSP MaLO mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione di container, con 2.498.850 di TEU movimentati nell'anno, settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale, sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il sistema portuale del Mar



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Focus

Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020.

Per approfondimenti clicca qui

Audizione proposta di nomina Commissario straordinario diga foranea

2 febbraio - Le Commissioni riunite Ambiente e Trasporti della Camera hanno svolto oggi, martedì 2 febbraio, presso l'Aula IX Commissione Trasporti, l'audizione di Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a Commissario straordinario degli interventi infrastrutturali della nuova diga foranea del porto di Genova, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32

Guarda il VIDEO completo >

Scarica la presentazione >

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Zona Logistica Semplificata. L'AdSP invia alla Regione la richiesta ufficiale di avvio dell'iter previsto dalla legge

5 febbraio - L'AdSP del Mar Ligure Orientale ha ufficialmente inviato alla Regione Liguria una richiesta di avvio dell'iter di istituzione della ZLS dell'area logistica spezzina, così come previsto dal Decreto Semplificazioni, convertito in Legge 120/2020. Tale Decreto stabilisce infatti che, qualora in una regione ricadano più Autorità di Sistema Portuale, e nell'ambito di una di tali Autorità ricadano scali siti in regioni differenti, la regione può istituire una seconda Zona Logistica Semplificata. L'AdSp crede fermamente che la istituzione della ZLS possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell'area spezzina e, consapevole del ruolo propulsivo che l'Ente deve e dovrà avere assieme alla Regione ed alle altre istituzioni locali coinvolte, auspica un iter formativo snello ed una rapida istituzione della Zona Logistica Semplificata. Abbiamo assicurato gli uffici regionali che l'Ente collaborerà in tutte le forme possibili per il rapido ed efficace raggiungimento dell'obiettivo, ha dichiarato al riguardo Mario Sommariva, Presidente della AdSP spezzina. In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità portuale.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

AdSP sempre più presente a Portoferraio

3 febbraio - Il comma 2 dell'art. 6 bis della legge 84/94 permette all'Autorità di Sistema Portuale di istituire Uffici Decentrati Amministrativi nei porti delle città capoluogo di provincia non già sede delle ex Autorità Portuali. E' nell'ambito di questo quadro normativo che l'AdSP ha inteso aprire nel porto elbano di Portoferraio un proprio Ufficio cui assegnare compiti di problem solving, di monitoraggio delle attività e di ascolto degli stakeholder. L'obiettivo, nelle intenzioni del presidente Stefano Corsini, è quello di garantire, anche nei porti elbani, una presenza più marcata, tempestiva e capillare da parte dell'Autorità di Sistema Portuale. Un ufficio è già stato predisposto presso il Palazzo Ex Cromofilm e presto verrò istituito un punto ufficio anche presso Rio Marina.

Approvato il POT 2021-2023

3 febbraio - Con l'archiviazione del 2020, l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale volge lo sguardo al prossimo triennio

per portare a termine i progetti avviati e dare un concreto sviluppo ai propri porti, in chiave infrastrutturale, e occupazionale. Dopo un anno in cui è successo praticamente di tutto e che ha stravolto completamente tutte le previsioni di sviluppo della portualità nazionale ed internazionale, l'AdSP ha messo a punto per il 2021-2023 il nuovo Piano Operativo Triennale, approvato, questa mattina, dal Comitato di Gestione. Un Piano concreto. Che chiude una fase, quella tra il 2018 e il 2020, caratterizzata dal raggiungimento di importanti obiettivi in chiave sistemica e di sviluppo strategico degli scali. Nei tre anni precedenti l'AdSP è riuscita ad organizzazione in modo unitario i porti del Sistema, rafforzando la dotazione organica dell'Ente e dando centralità ai programmi di digitalizzazione e ICT e ai nuovi modelli di sviluppo sostenibile. La project review della Darsena Europa con la relativa progettazione e la conferma delle fonti di finanziamento pubblico per complessivi 560 milioni di euro; il completamento della privatizzazione e relativa concessione di Porto 2000; l'affidamento in concessione del comparto dei bacini di carenaggio e del Porto Mediceo; l'affidamento in concessione servizio di manovra ferroviaria e il completamento delle procedure volte all'aumento di capitale dell'Interporto Vespucci, rappresentano solo alcuni dei risultati raggiunti



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Focus

nel triennio precedente. Risultati cui si aggiungono le importanti partite nello scalo piombinese, come il consolidamento dell'area di 200.000 mq a servizio della nuova Darsena nord del porto; l'aggiudicazione della concessione delle nuove aree, suddivise in tre lotti, a due importanti operatori nel settore delle rinfuse e dell'automotive; il progetto cantierabile di ulteriori 400/500 m di banchina a profondità -18 m di contorno alla Darsena nord; l'apertura del cantiere della viabilità di collegamento della Darsena nord con la viabilità principale in corrispondenza del termine del primo lotto del potenziamento della SS398; il rilascio di due concessioni, una 25ennale, un'altra 90ennale, rispettivamente alla Società PIM e alla cooperativa Chiusa di Pontedoro, per la realizzazione di una nuova infrastruttura portuale per la nautica da diporto lungo il tratto costiero a nord del porto. Il POT 2021-2023 fa tesoro di quanto realizzato negli anni precedenti, proiettando il Sistema Portuale in chiave sostenibile, digitale e infrastrutturale quale Nodo logistico integrato. Fulcro del nuovo Piano Operativo Triennale è la pianificazione delle funzioni future dei porti di sistema. Processo che si articola nel redigendo Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) e si completerà con la successiva revisione dei Piani Regolatori Portuali. Per Livorno, la pianificazione per il prossimo triennio prevede la riorganizzazione delle aree commerciali del porto. Dal punto di vista infrastrutturale, la sfida delle sfide è rappresentata dalla realizzazione della prima fase della Darsena Europa, costituita dalle opere foranee di protezione con la nuova imboccatura, dall'approfondimento dei fondali, e dal nuovo terminal contenitori, che rappresenta l'ampliamento offshore del porto di Livorno e la porta di ingresso al sistema di collegamenti intermodali volti a rendere fluido il transito delle merci dalla costa ai mercati del nord; Anche la parte ferroviaria della Darsena Europa, assieme al potenziamento dei Piani del Ferro di Livorno e Piombino, rappresenta, invero, una infrastruttura ritenuta strategica per tutto il nodo logistico integrato, comprendente il collegamento ferroviario porto/interporto Vespucci (scavalco), il collegamento ferroviario tra l'interporto e la linea Collesalvetti Vada, e l'itinerario ferroviario Pisa-Prato-Bologna opportunamente potenziato; Completano il quadro la realizzazione del microtunnel, l'allargamento dell'accesso al Canale Industriale; la resecazione della banchina Calata Orlando e il tombamento della parte estrema del Bacino Firenze finalizzati allo sviluppo della Nuova Stazione Marittima. Piombino riconferma la sua vocazione per le attività industriali, le merci rinfuse, ll'automotive, lo Short Sea Shipping. Nel triennio sono previsti importanti interventi infrastrutturali: oltre al completaemnto della nuova strada di accesso al porto (Stralcio SS 398 dello svincolo Terre Rosse) verranno avviate opere ritenute di fondamentale importanza per lo sviluppo dello scalo, come la realizzazione di ulteriori nuovi tratti di banchina nell'area antistante le vasche di colmata per uno sviluppo complessivo pari a 900 m con pescaggio variabile -15/-18 m. e la realizzazione dei piazzali retrostanti. Tra le opere previste rientra anche quella che riguarda il completamento del prolungamento delle opere foranee di difesa del porto e l'avvio della realizzazione del 2° lotto della Bretella di Piombino Gagno-Porto, che permetterà un significativo miglioramento delle modalità di accesso al porto stesso, alla zona industriale ed al centro abitato. Relativamente a Portoferraio, il POT prevede la ristrutturazione dell'edificio ex Cromofilm per la riorganizzazione funzionale degli spazi destinati agli operatori portuali e ai passeggeri. L'intervento prevederà il recupero e l'adattamento del fabbricato al fine di dare uniformità prospettica a tutto il fronte mare. Nello scalo elbano di Rio Marina verranno completati i lavori di messa in sicurezza del porto con l'adeguamento delle infrastrutture interne necessarie per migliorarne la fruibilità, la funzionalità e la sicurezza. Previsti, in particolar modo, il prolungamento di circa 50 del molo di sopraflutto e la realizzazione di due nuove banchine interne, che consentiranno la separazione del traffico delle autovetture da quello pedonale. Per lo scalo di Capraia, è prevista l'elaborazione del Piano Regolatore Portuale. Meritano una trattazione a parte le proposte del POT in tema di digitalizzazione e sostenibilità ambientale. Nel corso del triennio verrà definita una nuova architettura digitale, aperta ed interoperabile per tutte le nuove funzioni digitali del Tuscan Port Community System; Non solo, avendo già realizzato sperimentazioni sui grandi assi viari in ingresso al porto con tecnologie RFID, C-ITS (Cooperative ITS) e 5G, in questo triennio si aprirà poi la piattaforma di interscambio dati da/con blockchain, già realizzata a livello di soluzione pre-competitiva, alle piattaforme di terze-parti adottate da attori di specifiche catene logistiche legate alla produzione e distribuzione dei prodotti. Sul tema della decarbonizzazone, l'AdSP intende poi giocare un ruolo



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Focus

signficativo nello sviluppo del Gas Naturale Liquefatto e dell'Idrogen. In particolare, l'Ente intende candidarsi a diventare un nodo primario dell'Hydrogen Hub nazionale, identificando un nuovo obiettivo strategico denominato HY.PER Hydrogen Project for Energy & Resilience, finalizzato a sviluppare azioni pilota, studi di approfondimento e realizzazione di opere strutturali definitive capaci di integrare proficuamente le potenzialità ed i fabbisogni espressi dai porti del sistema e dalla rete imprenditoriale e di ricerca presenti sul territorio. Il Piano Operativo Triennale approvato oggi spiega Stefano Corsini, Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale vuole dare continuità al lavoro prodotto in questi anni con una visione proiettata sull'area vasta di riferimento, sull'attrattività dei porti del Sistema in termini di efficienza e sul consolidamento del porto di Livorno quale nodo di alimentazione diretta del Nord Italia e del Valico del Brennero.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Porto di Ancona: Grimaldi raddoppia i collegamenti con la Grecia

5 febbraio - L'ultima grande novità del Gruppo Grimaldi riguarda i servizi di trasporto di passeggeri e merci tra Italia e Grecia. Dalle prossime settimane, l'attuale collegamento giornaliero Ancona-Igoumenitsa-Patrasso operato dalla compagnia partenopea verrà ulteriormente potenziato, con un servizio dal porto dorico dedicato ad Igoumenitsa ed un altro a Patrasso. Le navi impiegate diventeranno ben quattro il doppio di quelle operate finora garantendo così servizi ancora più frequenti tra le due sponde dell'Adriatico. Due navi saranno dedicate al collegamento Ancona-Patrasso che avrà frequenza di sei volte alla settimana, con partenze pomeridiane e serali e arrivo nel porto di destino dopo 22 ore circa. Le unità operative su questa linea saranno le Europa Palace (ex Cruise Olbia) e Cruise Bonaria, quest'ultima sostituita dalla Zeus Palace alla fine di marzo. Il cruise ferry Europa Palace è lungo 204 metri e può raggiungere la velocità di crociera di 25 nodi. La nave può ospitare 1.600 passeggeri e 270 auto, nonché 135 trailer. La Zeus Palace, lunga 211 metri e capace di raggiungere una velocità di crociera di 25 nodi, può trasportare invece 1.380 passeggeri, 100 auto e circa 120 trailer. Anche sulla linea giornaliera Ancona-Igoumenitsa saranno impiegate due navi, precisamente la Florencia e la Corfù, che garantiranno partenze da Ancona alle ore 19:30 con arrivo a Igoumenitsa il giorno dopo alle ore 17:00, mentre la partenza dalla Grecia sarà alle ore 21:30 con arrivo al porto dorico il giorno dopo, sempre alle ore 17:00. Sia la Florencia che la Corfù sono lunghe 186 metri, possono raggiungere una velocità di 23 nodi ed accogliere a bordo circa 950 passeggeri, nonché 160 auto e circa 135 trailer. Tutte le navi che saranno impiegate sui collegamenti tra il porto di Ancona e la Grecia battono bandiera italiana. A disposizione dei viaggiatori ci sono cabine di varie tipologie (interne, esterne e superior), tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito. A rendere piacevole il viaggio contribuiscono anche i diversi servizi offerti a bordo, che possono includere, a seconda della nave, ristoranti self-service e à la carte, caffetterie, aree attrezzate per bambini, negozi, sala videogiochi, piscina, discoteca. "Scommettere sul porto di Ancona, raddoppiando le linee, è un riconoscimento da parte di uno dei principali operatori mondiali delle autostrade del mare del continuo lavoro di miglioramento complessivo da parte dell'Autorità Portuale in sinergia con le istituzioni del sistema porto e con le professionalità delle imprese che ogni giorno lavorano nello scalo e che ne hanno assicurato la piena operatività anche durante la pandemia, ha detto Rodolfo Giampieri, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Il potenziamento dei collegamenti con la Grecia è un segnale importante per il settore traghetti, da sempre vocazione strategica per Ancona, che conferma il ruolo del porto come snodo determinante per collegare i mercati nord e centro europei con il Mediterraneo sud orientale e dell'essere hub principale dei collegamenti marittimi passeggeri della Macroregione Adriatico Ionica. Continueremo a lavorare per essere punto di riferimento centrale per lo sviluppo e l'occupazione per tutte le Marche e il centro Italia". Grazie all'impiego di due navi in niù, dalle prossime settimane saremo in grado di offrire partenze più frequenti ed una maggiore capacità ai nostri clienti che viaggiano o trasportano merci tra l'Italia e la Grecia, ha affermato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo partenopeo. Amplieremo, così, l'offerta di servizi dedicati alle aziende di trasporto, lanciando al tempo stesso un ulteriore segnale di fiducia ai passeggeri che nei prossimi mesi, ed in particolare nella prossima stagione estiva, riprenderanno a viaggiare a bordo delle nostre navi verso le più belle mete del Mediterraneo.

Autorità di Sistema portuale del Mare



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Focus

Adriatico centro-settentrionale

Pubblicata la Newsletter n.4 del PROGETTO PROMARES

1 febbraio - Newsletter 4_January 2021

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Porti verdi come hub multimodali per una mobilità sostenibile e intelligente. L'AdSP MAM partecipa con due progetti al programma quadro Horizon 2020.

4 febbraio - L'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale ha presentato due progetti al programma quadro HORIZON 2020, il più grande programma mai realizzato dall'Unione europea (UE) per la ricerca e l'innovazione. L'obiettivo principale del programma quadro, per il quale sono disponibili quasi 80 miliardi di euro di finanziamenti, oltre agli investimenti nazionali pubblici e privati che questa somma attirerà, è quello di contribuire ad una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, associando la ricerca all'innovazione, affinché l'Europa possa produrre una scienza e una tecnologia di classe mondiale in grado di stimolare la crescita economica. All'interessante iniziativa europea, l'AdSP MAM ha presentato due progetti: RE-PORT e SEAD4Port. RE-PORT: dimostrazione sull'uso delle energie rinnovabili offshore e ottimizzazione della logistica come trampolino di lancio per una più ampia transizione verso porti puliti, verdi e intelligenti. Obiettivo del progetto è verificare, attraverso la ricerca scientifica applicata, che l'energia rinnovabile offshore può esser un trampolino di lancio per la più ampia transizione verso porti puliti, verdi e intelligenti, ottimizzando i sistemi digitali e la logistica per garantire l'efficacia degli scali. Sulla scorta di tali presupposti, quindi, l'Ente intende replicare nei cinque porti del proprio sistema le soluzioni tecnologiche date dal processo di ricerca, per individuare la soluzione tecnologica più adeguata per utilizzare congiuntamente più fonti di energia rinnovabile per l'elettrificazione delle banchine o per l'eventuale futura fornitura di energia a navi a propulsione elettrica. I numerosi partner, pubblici, privati e commerciali, provenienti da Gran Bretagna, Germania, Danimarca, Belgio, Paesi Bassi, Irlanda e Turchia studieranno e porteranno le ultime tecnologie verdi e le migliori pratiche al porto leader di progetto e a tutti i porti partecipanti. Progetto SEAD4Port: l'elettrificazione e la digitalizzazione sostenibili per rendere più verdi i porti di piccole e medie dimensioni lungo i corridoi TEN-T. Il partenariato è costituito da enti di ricerca europei (Italia-Inghilterra-Germania-Grecia- Norvegia- Lituania). L'AdSP MAM promuove due azioni pilota con le quali si eseguiranno tutte le attività necessarie, anche attraverso l'utilizzo di attrezzature IoT altamente tecnologiche, al fine di aumentare l'efficienza energetica e di ridurre le emissioni inquinanti nei porti. Inoltre, attraverso studi tecnici di fattibilità si individueranno nuove fonti per la generazione di energia alternativa. Vogliamo giocare un ruolo da protagonista nel processo globale di transizione energetica in atto, commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. E' una svolta epocale che vede il progressivo abbandono del fossile in favore del green e del rinnovabile. Solo la ricerca, la scienza e la tecnologia ci possono indicare la strada da intraprendere, gli obiettivi e gli strumenti a disposizione per rendere i nostri porti verdi come hub multimodali con una mobilità sostenibile e intelligente.

Nasce la Zona Franca Doganale interclusa all'interno dell'area portuale di Brindisi denominata Capobianco. E' la tanto attesa svolta per un concreto rilancio dell'economia del territorio.

3 febbraio - Oggi, il Direttore Generale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) Marcello Minenna ha approvato la perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD) all'interno dell'area portuale di Brindisi, denominata Capobianco, nei termini proposti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, assimilabile in concreto a punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia. Si conclude così, in tempi rapidissimi, l'iter procedurale partito lo scorso mese di dicembre con l'invio, da parte di Ugo Patroni Griffi, in qualità di

presidente del Comitato di indirizzo della zone economica speciale (ZES) interregionale adriatica (Puglia-Molise) della richiesta di approvazione della perimetrazione a Zona Franca Doganale Interclusa di un'area interamente compresa nel sedime portuale di Brindisi, denominata Capobianco, nella disponibilità giuridica dell'AdSP MAM. L'area, di una superficie di 121.650 mq, fungerà da fulcro per un più ampio e articolato progetto di riqualificazione ambientale che prevede, in particolare, un aumento delle dotazioni infrastrutturali e la realizzazione di un adeguato banchinamento. Il Direttore Generale ADM Marcello Minenna: Si aprono con la ZFD grandi opportunità per le imprese che, attraverso la possibilità di stoccare, manipolare e trasformare le merci in sospensione dei diritti doganali, potranno sfruttare al massimo le potenzialità del sistema portuale



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Focus

e della ZES adriatica. Il Direttore Territoriale Puglia, Molise e Basilicata ADM Marco Cutaia: Fondamentale il radicamento territoriale delle strutture di ADM per affiancare e sostenere le economie regionali in un'ottica di Sistema. Dobbiamo trasformare la transizione energetica, già in atto a Brindisi, da annunciato mattatoio sociale, con l'inevitabile perdita di centinaia di posti di lavoro, ad opportunità di sviluppo e di rilancio per tutta l'economia locale commenta il presidente di AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Oggi è un giorno storico per Brindisi. Un giorno che premia un lavoro enorme fatto di progettazioni, incontri, studio e impegno. Il cammino intrapreso con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, con il Comitato di indirizzo delle ZES e con gli Enti locali sta producendo i risultati auspicati nei tempi previsti. Prossimo passo, sarà la redazione del regolamento di esercizio, così come previsto dalle prescrizioni dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e il completamento della infrastruttura. Ricorreremo- conclude il Presidente alla formula del parteniariato pubblico-privato, incaricando Cassa Depositi e Prestiti di ricercare sul mercato globale un terminalista che creda nello sviluppo del punto franco di Brindisi. D'altronde al giorno d'oggi i maggiori terminalisti sono al contempo gestori e sviluppatori di zone franche.

AdSPMAM: il MIT ammette con riserva i tre progetti presentati dall'ente. Quasi 60 milioni di euro per migliorare l'infrastrutturazione dei porti dell'adriatico

meridionale, implementare la dotazione tecnologica e agevolare l'interconnessione urbana.

1 febbraio - Nei giorni scorsi, il Ministero Infrastrutture e Trasporti, nell'ambito del Piano di Azione e Coesione (PAC), complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014 2020, ha ammesso provvisoriamente i tre progetti presentati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Si tratta del primo, fondamentale step prodromico alla definitiva approvazione dei progetti. Il PAC si articola in 6 assi strategici: digitalizzazione della logistica, programma recupero waterfront, accessibilità turistica, green ports, progetti infrastrutturali ferroviari e portuali, capacità istituzionale e supporto per l'attuazione. L'Ente portuale ha puntato su tre assi: Asse A digitalizzazione della logistica Autorità di Sistema Portuale: il progetto prevede il potenziamento del PCS GAIA, lo sviluppo dello Sportello Unico Amministrativo, il potenziamento dei varchi portuali per il tracciamento logistico della merce e la cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA, l'estensione delle reti WiFi di tipo pubblico e operativo, il potenziamento e l'estensione del sistema di videosorveglianza. Al fine di estendere la cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA a tutti i porti gestiti dall'Ente, è stato siglato un accordo preliminare con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Il finanziamento ammonta a 4,7miloni di euro. Asse B programma recupero waterfront Comune di Bari e Autorità di Sistema portuale: l'intervento mira a realizzare la riconnessione della città vecchia e del Castello Svevo con il mare. La strategia adottata prevede la riqualificazione delle aree portuali e delle aree urbane limitrofe, con l'obiettivo di rimuovere le barriere che oggi separano le città vecchia dal mare. Il progetto riguarda alcuni interventi che puntano a riqualificare le aree intorno al Castello Svevo che negli anni hanno subito forme di degrado fisico e ambientale, offrendo l'opportunità di valorizzare il patrimonio storico, artistico architettonico, asset del territorio cittadino e metropolitano. L'importo previsto è di complessivi 28,5milioni di euro. Asse D green ports Autorità di Sistema Portuale: è stata presentata una proposta progettuale consistente nella realizzazione di sistemi di elettrificazione delle banchine, il cosiddetto cold ironing, con particolare riferimento a quelle di Punta delle Terrare, nel porto di Brindisi, e a quella che ricomprende gli ormeggi nr.10 e nr.11 della darsena di Ponente del Porto di Bari. Nel progetto è compresa anche l'installazione di pannelli fotovoltaici per la produzione energetica proveniente da fonti rinnovabili. Il finanziamento previsto, è di 25,6 milioni di euro. Il cold ironing è una tecnica che consente di non utilizzare il diesel delle navi ma l'elettricità del porto per mantenere la nave funzionante durante la sosta in banchina. Una tecnica che garantisce vantaggi dal punto di vista ambientale, consentendo di ridurre notevolmente le emissioni di CO2 nelle aree portuali. Si tratta di un risultato importante che premia la professionalità di quanti vi hanno contribuito, tenuto conto peraltro che è stata alta la percentuale (più del 50% circa sul totale) dei progetti non ammessi e che spalanca nuovi scenari di sviluppo green, commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Abbiamo presentato un lavoro solido, corposo e ricco di contenuti, frutto di uno colloquio costante con gli Enti di riferimento, un lavoro che si focalizza su tre macro-obiettivi: irrobustire la nostra già forte dotazione tecnologica, migliorare l'interconnessione porto-città, ridurre



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Focus

in maniera sostanziale le emissioni nocive nell'ambiente. Siamo, pertanto, assolutamente fiduciosi conclude il Presidente- che l'approvazione provvisoria diverrà presto definitiva . Il PAC 2014-2020 è finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle regioni meno sviluppate del Mezzogiorno e contribuisce al raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020, attraverso azioni ed interventi riferibili agli OT 2 Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché l'impiego e la qualità delle medesime e OT 7 Promuovere sistemi di trasporto sostenibili, dell'Accordo di Partenariato.

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità Portuale di Gioia Tauro

2 febbraio - Speciale Sole24ore - Gioia Tauro come Rotterdam: il porto calabrese apre il gateway e punta sull'intermodalità

2 febbraio - Pubblicazione Quaderno Speciale Gioia Tauro della Gazzetta Marittima

Autorità Portuale dello Stretto

Importante incontro operativo oggi fra il Presidente Mega e i Segretari Generali di CGIL CISL e UIL di Reggio Calabria.

3 febbraio - Lavoriamo per una sinergia istituzionale che faccia bene a Reggio e Messina <u>incontro con presidente</u> <u>mega.pdf</u> (79Kb)

Adm news/firmato protocollo d'intesa per potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali 1 febbraio II Direttore Generale di ADM Marcello Minenna ed il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Mario Mega hanno siglato, oggi, un protocollo d'intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, all'efficientamento del sistema portuale ed alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. L'implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto, sarà uno degli aspetti principali sui quali si lavorerà. Il Protocollo si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto ed a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Il protocollo, che assicurerà la massima collaborazione a livello di sistema portuale, è stato concepito quale strumento di impulso alle attività che vedono protagonisti entrambi gli Enti e quale miglior soluzione organizzativa per affrontare la sfida tecnologica che il processo di sviluppo pone per il rilancio della competitività del sistema, delle imprese e degli operatori commerciali. Fra le altre iniziative oggetto dell'accordo da segnalare la digitalizzazione delle procedure riguardanti l'imbarco e lo sbarco nonché l'ingresso e l'uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle ZES della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i Porti dello Stretto, mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone Franche Doganali intercluse

Autorità Portuale Regionale

Nulla da segnalare

UNIONE EUROPEA

Parlamento Europeo

Nulla da segnalare

Consiglio Europeo

3 febbraio - COVID-19 e trasporti: il Coreper approva il mandato per la proroga della flessibilità temporanea per le licenze

Commissione Trasporti

Next TRAN meeting

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

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

TRAN committee meetings 2021 (PDF - 57 KB)

TRAN work in progress (situation 05.02.2021) (PDF - 108 KB)

TRAN Coordinators (PDF - 140 KB)

Tourism Task Force - composition (PDF - 16 KB)

TRAN latest news

TRAN



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Focus

studies and publications

Press Room

Fact Sheets on the European Union

Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca

2 febbraio - <u>UfM Ministers commit to strengthen the blue economy sector and promote sustainable growth in the Mediterranean</u>

Commissione Migrazione, affari interni e cittadinanza

Nulla da segnalare

Commissione Europea

Nulla da segnalare

REGIONI

Dpcm Infrastrutture: Bonavitacola, serve reale coinvolgimento delle Regioni sulle opere strategiche per il Paese

4 febbraio - Maggiore concertazione con le Regioni, chiarezza sugli strumenti di programmazione, sui finanziamenti e sulle prerogative dei Commissari. Queste in sintesi le richieste che i rappresentanti della Conferenza delle Regioni hanno rivolto al Parlamento nel corso di un'audizione - davanti alle Commissioni riunite Ambiente e Trasporti della Camera sul nuovo testo dello Schema di DPCM per l'individuazione degli interventi infrastrutturali (previsto da Decreto Sblocca cantieri). L'audizione, in videoconferenza ha visto la partecipazione di Fulvio Bonavitacola (Vicepresidente della Regione Campania e Coordinatore della Commissione infrastrutture e trasporti della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome), Elisa De Berti (Vicepresidente della Regione Veneto), Marco Falcone (Assessore della Regione Siciliana), Stefano Baccelli (Assessore Regione Toscana), Anna Maurodinoia (Assessore Regione Puglia), Marco Gabusi (Assessore Regione Piemonte), Vincenzo Niro (Assessore Regione Molise), Francesco Baldelli (Assessore Regione Marche), Graziano Pizzimenti (Assessore Regione Friuli Venezia Giulia), Donatella Merra (Assessore Regione Basilicata). Questo Dpcm - ha spiegato Fulvio Bonavitacola - conferma l'esigenza di rafforzare una preventiva concertazione Stato/Regioni sulle opere pubbliche di maggiore complessità e criticità in fase attuativa. Non siamo contro l'utilizzo dei Commissari straordinari per la realizzazione di opere complesse e urgenti. Ma non possiamo avallare la logica di un commissario per ogni opera pubblica importante, perché questo significa commissariare l'intera pubblica amministrazione. Le malattie della PA non si curano esautorando gli organi ordinari perché non funzionano, ma mettendoli in condizione di funzionare. Il che significa: semplificare le procedure e potenziare gli organici, aprendo ad una nuova leva di dirigenti e funzionari, soprattutto competenti nelle discipline tecniche e della digitalizzazione. Quanto alla istituzione di Commissari non siamo aprioristicamente contrari all'idea, ma è evidente che questa figura dovrebbe rappresentare l'eccezione e non certo la regola. Il problema che va affrontato è quello di rendere più efficiente la Pubblica amministrazione per metterla nelle condizioni di gestire gli appalti in modo moderno ed efficace. Per questo avevamo presentato un pacchetto di proposte in occasione del decreto semplificazione, ma siamo rimasti purtroppo inascoltati. Nel corso dell'audizione abbiamo quindi ribadito la necessità di coinvolgere preliminarmente le Regioni nella pianificazione delle opere strategiche per i territori, anche mediante il coinvolgimento nella redazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, nonché del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP). Serve insomma una visione d'insieme che faccia delle infrastrutture la leva di un nuovo sviluppo in grado di far competere l'Italia con le altre aree nel nord Europa, aperto al Mediterraneo, che accorci le distanze socio economiche fra le aree nord sud del Paese. E' il momento ha concluso Bonavitacola - di contrastare la dispersione ed affermare una visione d'insieme, cui rendere coerenti tutte le risorse disponibili: Recovery, Fondi strutturali europei, Fondi sviluppo e coesione nazionali.

EVENTI

Nulla da segnalare



Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020