ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

sabato, 13 febbraio 2021

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data

sabato, 13 febbraio 2021

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

13/02/2021 **Corriere della Sera** 8
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **Il Fatto Quotidiano** 9
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **Il Foglio** 10
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **Il Giornale** 11
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **Il Giorno** 12
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **Il Manifesto** 13
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **Il Mattino** 14
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **Il Messaggero** 15
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **Il Resto del Carlino** 16
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **Il Secolo XIX** 17
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **Il Sole 24 Ore** 18
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **Il Tempo** 19
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **Italia Oggi** 20
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **La Nazione** 21
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **La Repubblica** 22
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **La Stampa** 23
Prima pagina del 13/02/2021

13/02/2021 **Milano Finanza** 24
Prima pagina del 13/02/2021

Primo Piano

12/02/2021 **Il Nautilus** *Abele Carruezzo* 25
ENEL e Legambiente tracciano la rotta per la decarbonizzazione

12/02/2021 **Informazioni Marittime** 26
Sostenibilità, progetto Legambiente-Enel X per i porti green

Trieste

13/02/2021 **Il Piccolo** Pagina 21 *DIEGO D' AMELIO* 27
Il Covid stoppa la crescita del Porto Rinfuse giù, tengono i container

13/02/2021 **Il Piccolo** Pagina 21 *GIULIO GARAU* 29
A Monfalcone pesano l' auto e il carbone destinato a A2A

12/02/2021 **Ansa** 30
Porti:2020,Trieste' tiene', movimento merci 54mln tonn (-13%)

12/02/2021 **Corriere Marittimo** 31
2020, Trieste: Tengono ro-ro e container - In forte sofferenza le rinfuse solide (-70%)

12/02/2021 **FerPress** 33
Porto Trieste: nel 2020 buona performance del ro-ro (+7%). Movimentazione complessiva in calo del 13%

12/02/2021 **FerPress** 35
Merci della Pianura Padana si muovono con Gts Rail. Accordo con Space Logistic, Gts rafforza la sua mission ecosostenibile

12/02/2021 **Il Nautilus** *Redazione* 36
TRIESTE: DATI DI TRAFFICO ANNUALI 2020

12/02/2021 **IlNordEstQuotidiano** 38
Porto di Trieste il 2020 si chiude in leggera flessione del movimento merci

12/02/2021 **Informare** 39
Lo scorso anno il traffico delle merci nel porto di Trieste è diminuito del -13%

12/02/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 41
Trieste ha saputo resistere al Covid

13/02/2021 **Messaggero Veneto** Pagina 20 42
Il porto di Trieste tiene: 54 milioni di tonnellate

12/02/2021 **Port News** *di Redazione Port News* 43
Trieste, un porto super resiliente

12/02/2021 **Ship Mag** 44
Trieste: nel 2020 cresce il traffico Ro-Ro, rallentano i container e crollano le rinfuse

12/02/2021 **Shipping Italy** 46
A Trieste nel 2020 calano le rinfuse solide (-70%) e liquide (-13%) ma salgono i ro-ro (+7%)

12/02/2021 **Transportonline** 47
Trieste: dati di traffico annuali 2020

Venezia

13/02/2021 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 21 *ALBERTO VITUCCI* 49
«Il Mose solo al Lido non riduce la marea» Studio delle correnti, l' allarme degli esperti

13/02/2021 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 21 *A.V.* 50
«Grande opera pubblica prospettive e criticità»

13/02/2021 **Il Gazzettino** Pagina 33 *RAFFAELLA VITTADELLO* 51
Spitz-Zincone, divergenza di vedute sulle modalità dei sollevamenti

13/02/2021 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 22 52
Pagamenti alle imprese enti locali virtuosi ma con alcune eccezioni

13/02/2021 **Il Gazzettino** Pagina 36 *LUCA BAGNOLI* 53
Pagamenti veloci, ma non tutti

12/02/2021 **Ship Mag** 54
Venezia, Comitato di Gestione dell'Authority di nuovo operativo dopo 7 mesi. Ma è legittimo?

Savona, Vado

13/02/2021 **La Stampa (ed. Savona)** Pagina 47 55
Un arenile da salvare con 5 isole sommerse

12/02/2021 **Il Vostro Giornale** 56
Vado Gateaway: dalla Regione 25 mila euro per semplificare, digitalizzare e riorganizzare il flusso dei container

12/02/2021 **Il Vostro Giornale** 57
Vado Ligure, il Pd: "Investire in ricerca e nuove tecnologie per accompagnare la transizione energetica"

12/02/2021 **Savona News** 59
Tirreno Power, il PD vadese: "Attendiamo valutazioni, che non significa essere contro"

12/02/2021 **Savona News** 61
Vado Gateway diventa "Covid oriented". L' assessore Benveduti: "25mila euro per razionalizzare i flussi dei container"

12/02/2021 **PrimoCanale.it** 62
Porto Vado, 25mila Euro dalla Regione per velocizzare gli accessi

12/02/2021 **telenord** 63
AdSP Mar Ligure Occidentale, 25mila euro da Regione Liguria per digitalizzare l' accesso a Vado Gateway

Genova, Voltri

13/02/2021 **Il Secolo XIX** Pagina 19 *ALBERTO GHIARA* 64
Le app entrano nel porto di Genova «Così digitalizziamo il flusso dei tir»

12/02/2021 **The Medi Telegraph** 65
Autotrasporto, a breve pronta la app per il porto di Genova

12/02/2021 **BizJournal Liguria** 67
Gruppo Gabetti: "Genova sta diventando attrattiva per il mercato immobiliare"

12/02/2021 **BizJournal Liguria** 69
Nodo ferroviario di Genova, partono gli interventi tecnologici

12/02/2021 **FerPress** 70
Nodo di Genova, al via gli interventi tecnologici nell' ambito del Progetto Unico con il Terzo Valico dei Giovi

12/02/2021 **Genova Post** *Redazione* 71
Nodo ferroviario di Genova, al via gli interventi tecnologici

12/02/2021 **PrimoCanale.it** 72
Nodo ferroviario di Genova, al via gli interventi tecnologici

12/02/2021 **FerPress** 73
Trasportounito: nuovo blocco tra Genova Ovest e Bolzaneto, altri 25 mln di danni per l' autotrasporto

12/02/2021 **Genova Post** *Redazione* 74
Autostrade, sulla A7 da lunedì i cantieri nella galleria Monte Galletto: cosa cambia

12/02/2021 **Informazioni Marittime** 75
Diga foranea di Genova, pronta la relazione finale del dibattito pubblico

12/02/2021 **Voce Tigullio** *Comunicato Stampa* 77
Diga Foranea, ecco la roadmap con tutti gli appuntamenti

12/02/2021 **NT+ Enti Locali & Edilizia** *di Alessandro Lerbini* 79
Genova, Pac si aggiudica la sistemazione del rio Vernazza e del torrente Sturla per 10,5 milioni

13/02/2021 **La Gazzetta Marittima** 80
Prosegue il piano per rafforzare il porto

La Spezia

13/02/2021 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 24 *L. IV.* 81
«Sviluppo del retroporto decisivo per La Spezia»

12/02/2021 **Citta della Spezia** 82
Doganalisti: "Al fianco di Adsp per favorire l'interporto di Santo Stefano Magra"

12/02/2021 **Informare** 83
L' Associazione Spezzina Doganalisti condivide la visione dell' AdSP di sostenere l' attività del porto della Spezia con interporto e ZLS

12/02/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 84
Aspedo a favore Interporto Santo Stefano Magra

12/02/2021 **Ship Mag** 85
Doganalisti La Spezia, Pisano: Priorità a servizi di accesso in porto e sviluppo aree di Santo Stefano Magra

Livorno

13/02/2021 **Il Tirreno** Pagina 7 86
Alleanza fra Pisa e Livorno

13/02/2021 **Il Tirreno** Pagina 25 88
Authority: sì al dialogo solo dopo la condanna dell' aggressione

12/02/2021 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 14 89
Sicurezza in porto: Livorno rinnova quattro torri faro

13/02/2021 **La Gazzetta Marittima** 90
Sfida delle grandi navi

13/02/2021 **La Gazzetta Marittima** 91
La rivolta del porto Mediceo

Piombino, Isola d' Elba

13/02/2021 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 13 92
Agroittica Toscana sbarca sul porto di Piombino

13/02/2021 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 15 *MANOLO MORANDINI* 93
Agroittica amplia la sua produzione La fabbrica del mare sbarca sul porto

12/02/2021 **Ship Mag** 95
Piombino Logistics, sciopero di ventiquattro ore

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

12/02/2021 **Cronache Ancona** 96
Presidente Authority, il Pd: "Giampieri ha lavorato bene, non possiamo permetterci azzardi"

12/02/2021 **Gomarche** 97
Porto di Ancona, Mangialardi interroga Acquaroli: "Subito la nomina del nuovo presidente dell'Authority"

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

13/02/2021 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 39 98
Week end al porto: cancelli aperti per la passeggiata sul lungomare

13/02/2021 **La Provincia di Civitavecchia** Pagina 4 99
Si abbassano le barriere

12/02/2021 **La Provincia di Civitavecchia** 100
Giù le barriere mobili: Marina e porto più vicini

12/02/2021 **CivOnline** 101
Porto e città si uniscono: abbassate le barriere tra la Marina e il porto storico

Napoli

13/02/2021 **La Repubblica (ed. Napoli)** Pagina 7 102
Via Partenope, ok al progetto per il restyling del parapetto

13/02/2021 **Il Sannio** Pagina 5 103
«Si ripristini la linea ferroviaria»

Salerno

13/02/2021 **Il Mattino (ed. Salerno)** Pagina 30 104
Fosso Imperatore, la Zes per il rilancio

13/02/2021 **La Città di Salerno** Pagina 17 105
«Ora le Zes per Fosso Imperatore»

12/02/2021 **Ildenaro.it** 106
Il ruolo del Porto di Salerno nell' era Annunziata

Bari

13/02/2021 **La Gazzetta Marittima** 107
Protocollo di legalità per il porto di Bari

Brindisi

13/02/2021 **Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)** Pagina 6 *C. B.* 108
«Edison ferma il suo progetto» Lite a Brindisi sul gas naturale

13/02/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 33 109
Sgomberata e bonificata un' area occupata abusivamente per anni in località Marimisti

13/02/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 10 110
Ex cantieri navali, bonifica e sgombero forzoso a Marimisti

12/02/2021 **Brindisi Report** 111
Porto di Brindisi: sgomberata e bonificata un' area occupata abusivamente

12/02/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 112
Brindisi: concluse operazioni bonifica in porto

12/02/2021 **FerPress** 113
AdSP Adriatico meridionale: conclusi con successo webinar gratuiti destinati a imprese filiera turistica e portuale

12/02/2021 **Informazioni Marittime** 114
Progetto Themis, Patroni Griffi: "Un successo i webinar sull' area Zes Interregionale Adriatica"

12/02/2021 **Puglia Live** 115
PROGETTO THEMIS, UN SUCCESSO I WEBINAR SULLAREA ZES Interregionale Adriatica

12/02/2021 **Sea Reporter** 116
Progetto THEMIS, un successo i webinar sull' area ZES Interregionale Adriatica

Taranto

13/02/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 39 117
«Blue economy» nasce il polo unico

13/02/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 39 118
Polizia di frontiera al porto il Pd dice «no» alla chiusura

13/02/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 14 119
Polizia di frontiera Allarme Siulp e Pd sulla chiusura

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

13/02/2021 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 18 120
Un Ponte di ripresa e resilienza

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

13/02/2021 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 24 122
Sotto sequestro l' area portuale dopo una giornata di controlli

Augusta

13/02/2021 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 18 123
Autorità portuale nel segno della continuità

Palermo, Termini Imerese

12/02/2021 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 1 124
Sistema Palermo rotabili e liquidi spingono il traffico

Trapani

13/02/2021 **Giornale di Sicilia (ed. Trapani)** Pagina 18 125
Sviluppo portuale, Marino è consulente

Focus

12/02/2021 **Corriere Marittimo** 126
Conftrasporto, il governo punti sulle infrastrutture: porti, ferrovie e strade

12/02/2021 **Messaggero Marittimo** *Vezio Benetti* 127
Enrico Giovannini nuovo ministro dei Trasporti

12/02/2021 **Ship Mag** 128
L'anno nero dei porti europei: persi quasi 79 mila scali / Il rapporto EMSA

SABATO 13 FEBBRAIO 2021 www.corriere.it In Italia (con "IO Donna") EURO 2,00 | ANNO 146 - N. 37

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: serviziochienti@corriere.it

MD

Macerata, in carcere figlia e nipote
Quei cinque minuti di orrore per uccidere nonna Rosina
di **Nicola Catenaro**
a pagina 24

Domani in edicola
Un inedito di Ciabatti festeggia un anno di App
Il nuovo romanzo di Coe
di **Alessia Rastelli**
a pagina 44

MD

IL NUOVO GOVERNO

Ecco la squadra di Draghi

Il premier: scelte di spessore nei ruoli cruciali. 23 ministri: 4 al M5S, 3 a Pd, Lega e Forza Italia, 1 a Italia viva e Leu
Confermati Di Maio, Speranza e Lamorgese. Cartabia alla Giustizia, Giorgetti al Mise. Fronda nei Cinque Stelle

L'INTERESSE NAZIONALE

di **Antonio Polito**

Avevamo sperato in un «governo migliore», e possiamo dire di averlo avuto. Quello che è nato ieri ha una maggioranza più ampia, una squadra più qualificata e un presidente del Consiglio più autorevole di gran parte dei governi precedenti, da molto tempo a questa parte. Si può discutere se la crisi aperta da Renzi un mese fa, e in gestazione da molto prima, sia stata intempestiva o strumentale; ma oggi possiamo dire che non l'abbiamo sprecata. E il merito è del presidente Mattarella che, con una decisione solitaria e coraggiosa, quando tutto sembrava perso, ha dato l'incarico a Mario Draghi. Senza consultare prima nessuno dei leader politici. Affidando il suo tentativo alla lettera e allo spirito della Costituzione. Tornando allo Statuto.

Draghi è riuscito nella sua missione con prudenza e realismo. Introducendo uno stil novo di sobrietà e riserbo, quasi «marziano» rispetto alle degenerazioni degli ultimi anni, ha fatto davvero il «costruttore». Nel governo ha inserito figure di primissimo piano. Due per tutti: Vittorio Colao, supermanager il cui aiuto era stato prima sollecitato e poi messo da parte dal precedente premier.

continua a pagina 36

I ministri

presidente del Consiglio **Mario Draghi**

Sottosegretario alla presidenza **Roberto Garofoli** *tecnico*	Interno **Luciana Lamorgese** *tecnica*
Giustizia **Marta Cartabia** *tecnica*	Istruzione **Patrizio Bianchi** *tecnico*
Economia **Daniele Franco** *tecnico*	Esteri **Luigi Di Maio** *Cinque Stelle*
Sviluppo economico **Giancarlo Giorgetti** *Lega*	Agricoltura **Stefano Patuanelli** *Cinque Stelle*
Transizione ecologica **Roberto Cingolani** *tecnico*	Disabilità **Erika Stefani** *Lega*
Politiche giovanili **Fabiana Dadone** *Cinque Stelle*	Affari regionali **Mariastella Gelmini** *Forza Italia*
Infrastrutture e Trasporti **Enrico Giovannini** *tecnico*	Sud e coesione territoriale **Mara Carfagna** *Forza Italia*
Innovazione tecnologica **Vittorio Colao** *tecnico*	Pubblica Amministrazione **Renato Brunetta** *Forza Italia*
Pari opportunità e famiglia **Elena Bonetti** *Italia viva*	Rapporti con il Parlamento **Federico D'Incà** *Cinque Stelle*
Difesa **Lorenzo Guerini** *Partito democratico*	Lavoro **Andrea Orlando** *Partito democratico*
Università **Cristina Messa** *tecnica*	Cultura **Dario Franceschini** *Partito democratico*
Salute **Roberto Speranza** *Liberi e Uguali*	Turismo **Massimo Garavaglia** *Lega*

CdS

da pagina 2 a pagina 17

LE INTERVISTE

MATTEO SALVINI
«Giusto esserci, per equilibrare»
di **Marco Cremonesi**

Al governo «per equilibrare», sostiene il leader della Lega Salvini. a pagina 13

NICOLA ZINGARETTI
«Noi premiati, vinta la sfida»
di **Maria Teresa Meli**

«Premiati per il ruolo serio svolto». Così il segretario pd Zingaretti. a pagina 11

RISALE L'INDICE RT, L'ALLARME DEGLI ESPERTI

Ora un positivo su 5 ha la variante inglese

di **Margherita De Bac**

Torna a salire l'indice Rt, il parametro che misura la capacità di un'epidemia di espandersi. E una delle cause potrebbe essere la diffusione delle nuove varianti, a cominciare da quella inglese che avrebbe già contagiato quasi il 20 per cento dei nuovi positivi. Da qui l'allarme degli esperti. «In 5-6 settimane la variante inglese potrebbe sostituire il virus ora circolante», ha detto il presidente dell'Iss, Silvio Brusaferro. «L'epidemia di Covid-19 è entrata così in una fase nuova e molto delicata, nella quale è essenziale tenere alta la guardia». E diventa ancora più urgente la vaccinazione.

da pagina 18 a pagina 21

GIANNELLI

BIANCHI ALL'ISTRUZIONE, MESSA ALL'UNIVERSITÀ

Franco, Colao, Cingolani I tecnici nei posti chiave

Ventitré ministri: 15 politici e 8 tecnici. E sono proprio i tecnici chiamati da Mario Draghi a ricoprire i ruoli chiave. Basta citarne alcuni come Daniele Franco che avrà in mano le leve dell'Economia e delle Finanze, o Marta Cartabia alla Giustizia. Ministri tecnici anche Vittorio Colao che si occuperà di Innovazione, e Roberto Cingolani alla Transizione ecologica. L'Istruzione a Patrizio Bianchi e l'Università a Cristina Messa.

alle pagine 8 e 9

SETTEGIORNI
di **Francesco Verderami**

Quel «triangolo» su cui contare

In cima a tutto c'è Draghi. E accanto a lui tre personalità di spessore nei dicasteri che considera «cruciali». continua a pagina 6

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Matteo l'Esagerato

Volendo stilare anche noi uno di quegli elenchi che lo mandano in solluchero, da quando si è convertito al marxismo-salvinismo il segretario della Lega ha cambiato idea su: migranti, Francia, Germania, Paesi Bassi, euro, Ursula, Angela, poteri forti, Draghi (anzi, «il professor Draghi»), Speranza e Lamorgese, ministri riconfermati a cui già minaccia di dare una mano, e persino Laura Boldrini. Ha appena detto che le offrirebbe volentieri un caffè, si presume non avvelenato. Tutt'altro che sazio, ha criticato in un tweet le discriminazioni contro gli omosessuali. Un suo fan, palesemente stordito dagli eventi, lo ha implorato sui social: «Matteo, ti prego: un po' alla volta». Per digerire i barconi, i gay e la Boldrini in una sola tornata, non gli bastava tutta l'Alka Seltzer che aveva in casa.

Nei giorni scorsi mi ero permesso di insinuare che dietro la conversione del compagno Salvini ci fosse una vena di sadismo nei confronti dei nemici storici, ma l'aggravarsi dei sintomi mi fa ora propendere per l'esistenza di un fratello gemello, Mattia Salvini, ibernato in Siberia per cinquant'anni e scongelato appena in tempo per andare al governo con i banchieri. Altrimenti bisognerebbe concludere che il linguaggio liquido della politica nasconde un vuoto pneumatico di ideali e che i leader moderni sono la versione meno acculturata dei sofisti dell'antica Grecia, capaci di sostenere tutto e il suo contrario, senza neanche bisogno di premettere ogni volta come Salvini: «e quindiiiiii».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L.46/2004 art. 1, c1. DCB Milano

Pasquale Zagaria, boss dei Casalesi, esce di galera a 10 anni dall'ultimo arresto
Doveva scontare 25 anni, al netto di ricalcoli e sconti. È la "certezza della pena"

ALBA
PRECAUZIONE SEMPRE
albapremium.it

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Sabato 13 febbraio 2021 - Anno 13 - n° 43
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 3,90 con il mensile FQ MillenniuM
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

FFP2
a partire da € 0,98
albapremium.it

TUTTO QUI?

I Migliori di Draghi: un mix di governo B., Conte-2 e tecnici al Recovery. Estinti i 5S

PIÙ POLTRONE, MENO DONNE
CONFERMATI 8 MINISTRI USCENTI. RIESUMATI BRUNETTA, GIORGETTI, GELMINI&C. LE MANI DELLE LOBBY SUL MALLOPPO DA 209 MILIARDI

CANNAVÒ, D'ESPOSITO, DE CAROLIS, DELLA SALA, DI FOGGIA, MARGOTTINI, MARRA, PALOMBI, PROIETTI, RANIERI, RODANO E SCANZI DA PAG. 2 A 7

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Coerenza in disuso *a pag. 6*
- **Spinelli** 2 trappole per i 5S *a pag. 7*
- **Fini** Kabul, vendonsi organi *a pag. 13*
- **Settis** Il Migrante Ignoto *a pag. 18*

DAY AFTER A 5 STELLE

Grillo "trattiene" Dibba. I big: "Non è un addio"

A PAG. 6 - 7

FINO AL 25 ALT VIAGGI

Covid19, allarme varianti. Rt sale: 7 Regioni sopra 1

MANTOVANI E RONCHETTI A PAG. 8

GREGORETTI: I VERBALI

Il gup a Conte: "Sa di complotti contro Salvini?"

CAIA E PACELLI A PAG. 11

IL 40% DELLE MILIZIE

Le bimbe soldato delle neo-guerre: una parità feroce

ZUNINI A PAG. 16

» IL NOSTRO ISOTTA

Addio Paolino, la musica in controcanto

» Nanni Delbecchi

E così non andrò a trovare Paolo Isotta nella magnifica casa affacciata sul golfo di Napoli di cui era tanto orgoglioso, segno della sua distinzione, il primo di una lunga serie. Il primo invito di Paolino – come lo chiamavano i molti amici, e gli ancor più numerosi nemici – era arrivato quasi quarant'anni fa a casa del regista Luca Coppola. Isotta era già l'*enfant prodige* della critica musicale.

A PAG. 19

COME RIAPRIRE LE CITTÀ DOPO IL COVID-19

In abbinata con il Fatto Quotidiano a 3,90€

CHE C'È DI BELLO

Il caso Cecil Hotel, Don DeLillo e l'inferno romeno

DA PAG. 20 A 23

La cattiveria

Luigi Di Maio: "Draghi mi ha rassicurato sul reddito di cittadinanza". Glielo darà

WWW.SPINOZA.IT

I Migliorissimi

» Marco Travaglio

Mentre il Premier Incaricato, Sempre Sia Lodato, leggeva la lista del Governo dei Migliori con i Ministri di Alto Profilo, il primo pensiero andava a Cirino Pomicino: per reclutare una ciurma del genere, bastava e avanzava lui, senza scomodare Draghi. Il secondo pensiero era per i poveri 5Stelle e soprattutto per i loro elettori, gabbati da Grillo gabbato da Draghi, passati da partito di maggioranza relativa a partito e basta, con tanti ministri (peraltro inutili come gli Esteri o minori come gli altri) quanti il Pd (che ha metà dei loro seggi e 3 dicasteri più un tecnico d'area) e uno in più della Lega (metà dei loro seggi) e di FI (un quarto). Notevole anche l'ideona di inventare il super-ministero della Transizione Ecologica, già diventato mini perché gli manca il Mise, e regalarlo al renzian-leopoldiano Cingolani. Il terzo pensiero era per Previti e Dell'Utri: perché escluderli? Il quarto era per i cercatori d'"anima", i cacciatori di "visione", i *ghostbuster* di "identità della sinistra", i gemmologi di "purezza progressista", gli spingitori di "competenza" e dunque di "discontinuità", i guardiacaccia anti-"trasformisti". Ora i nuovi dioscuri Sergio e Mario li hanno accontentati tutti in un colpo solo, con un governo dotato contemporaneamente di anima, identità, sinistra, ecologismo, competenza, discontinuità e anti-trasformismo. Il Governo dei Migliori, appunto.

All'"anima", "identità" e "purezza" di sinistra ci pensa il governo Berlusconi-4, momentaneamente parcheggiato presso il Draghi-1 nelle persone di Gelmini, Brunetta, Carfagna, Giorgetti e Stefani.

All'ecologismo badano Giorgetti, le truppe forziste e altri santi patroni del partito del cemento, del bitume, delle trivelle e del Tav.

Per la competenza, a parte tre o quattro tecnici (fra cui quel Colao che, quando lo chiamò Conte, tutti sghignazzavano su Colao Meravigliao), c'è un trust di cervelli mica da ridere: dalla Gelmini e i suoi neutrini nel tunnel Gran Sasso-Ginevra; a Brunetta, grande esperto di tornelli e diplomazia; a Orlando (quello che "mai con la Lega"), che può passare dalla Giustizia al Lavoro al nulla con la stessa enciclopedica impreparazione.

Alla discontinuità provvedono Franceschini (al suo quarto governo), Brunetta, Gelmini, Carfagna, Giorgetti e Di Maio (terzo), Bonetti, Stefani, Garavaglia, Giovannini, Orlando, Guerini, D'Incà, Dadone, Patuanelli, Lamorgese, Speranza (secondo). Otto ministri del Conte-2: ma quindi era vero che erano i "migliori del mondo"?

All'anti-trasformismo, c'è solo l'imbarazzo della scelta: lo rappresentano praticamente tutti.

Manca solo Giuseppe Conte che, pur nella momentanea disgrazia, è il solito fortunello: non essendo né un migliore né un competente, lui non c'è. Che culo.

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

Brazzale dal 1784

IL FOGLIO

quotidiano

Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano. Tel 06 589090.1

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO

ANNO XXVI NUMERO 37 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASA SABATO 13 E DOMENICA 14 FEBBRAIO 2021 - € 2,50 + € 1,50 con il libro RIPARTIRE DA DRAGHI

BRAZZALE CO2 ZERO CARBON NEUTRAL GROUP

Paolo Isotta, lo spavaldo teppista dell'arte suprema e censore brutale di ignoranza e stupidità in cui la faziosità era sentimentalismo

Solo, ma nella sua casa con le porte di lacca cinese e la postazione dello scrivano sospesa sul grande ambiente librario e mondano, il suo orgoglio o la sua anima territoriale con la vista di Capri e la salsa alla genovese,

di Giuliano Ferrara

Paolo Isotta è morto ieri di schianto, precisamente come aveva vissuto, insegnato, scritto, provocato, amato, odiato o disprezzato. Il critico musicale, poi musicista e sopra tutto scrittore, era un amico scontroso e ironico della ditta fogliante e frondista, almeno finché non diventò la casa del suo forse più intimo nemico, il grande musicologo Mario Bortolotto. Era uno di quei fascisti immaginari e vocazionali, nati fuori del proprio tempo, che hanno sfondato il muro intransigente eretto dalla gente perbene, e sono penetrati nell'establishment della cultura per vivificarlo, differenziarlo, vituperarlo, sbeffeggiarlo e subirne l'animosità e il rigetto impotente.

Era la quintessenza dello spirito polemico il più intollerante. A chi non amava il "Rienzi" wagneriano rispondeva tranquillo: "Non sei all'altezza". La sua non era una litigiosità d'ambiente, era una ambizione superbamente aggressiva, figlia di cultura, erudizione, talento e perspicacia poetica, in musica e altrove. La faziosità in Isotta era sentimentalismo, l'inimicizia il risvolto naturale del suo opposto, l'amicizia virile. Spesso confondeva le due, il suo veleno e il suo calore umano ne soffrivano allo stesso titolo. A un giovane scrittore wagneriano con cui aveva fatto baruffa, in una meravigliosa lettera al Foglio, proibì tassativamente di parlare della "morte di Isotta", appellandosi tra l'altro alla religione di san Gennaro, e spiegò ai lettori che Isotta non esiste, esiste Isolde e solo Isolde, specie nell'accordo del Tristano e nel Liebestod. Amava la musica, era della più sensuale scuola napoletana, qualunque cosa questo voglia dire, adorava Virgilio e si dilettava a vivere con una generosa passione colta per gli animali, specie i bassotti che sono animali per modo di dire, diceva la sua devozione al sesso estremo, alla cocaina e alle "recchie". Era la malizia incarnata, e Cesare De Michelis per la sua Marsilio intuì la serena grandezza del suo autobiografismo donandogli e donandoci il successo magistrale de "La virtù dell'elefante", libro unico e capolavoro letterario destinato a lunga vita.

Paolo Isotta ha inseminato l'esistenza dei suoi difetti, delle sue ire spesso sconclusionate, del suo cattivo carattere, del suo temperamento manesco, e per questo non poteva che essere caro, sebbene indisponente, agli amici ribaldi e insofferenti. Ma quando inviava i suoi testi più esplosivi, per avere un parere, e in genere nella comunicazione elettronica, si firmava Kurwenal, il servitore *go between* che annunciò baritonalmente a Tristan l'arrivo di Isolde, un mediatore di bellezza e d'amore. Spavaldo teppista dell'arte suprema, quella che per Dante s'ascolta e non si intende, Paolo Isotta era un cristiano di fede e superstizione, un censore brutale di ignoranza e stupidità, un fazioso inevitabile inaccessibile a ogni pappa del cuore, un buonuomo di genio curioso degli altri, fino a sconfinare ogni volta nella passione e inevitabilmente nel dolore.

NASCE UN GRAN GOVERNO DEL CAMBIAMENTO

Populismi respinti, europeismi, execution, novità e continuità. Le cinque svolte dell'èra Draghi

Scommette sugli europeisti, marginalizza gli estremisti, premia i moderati, punta sull'efficienza, valorizza il compromesso, disarma il conflitto, responsabilizza i partiti, non abusa dei tecnici e in definitiva offre agli osservatori l'immagine di un governo interessato a occuparsi un po' meno dei capri espiatori e un po' più delle soluzioni. Sono le 19.50 quando Mario Draghi, dopo quaranta minuti di colloquio con Sergio Mattarella, si presenta di fronte alle telecamere per illustrare la lista dei ministri concordata con il capo dello stato. E pochi istanti dopo aver cominciato a familiarizzare con i volti del nuovo governo si può tentare un piccolo azzardo: è finalmente arrivato il momento in cui la parola "cambiamento" può essere utilizzata in modo non retorico accanto alla parola governo? Forse sì. A voler scorrere rapidamente la lista dei ministri ci sono almeno cinque ragioni diverse per cui il governo Draghi è un governo che forse più di chiunque altro, in Europa, può essere associato in questo momento a un verbo di cui l'Italia negli ultimi anni ha molto abusato: cambiare, appunto. La prima ragione, se vogliamo culturale, ha a che fare con la certificazione di una verità difficile da contestare che coincide con le stagioni che i populisti hanno scelto di archiviare sostenendo un governo come quello presentato ieri da Draghi: il sovranismo non c'è più (vedi i passi indietro di Salvini), il protezionismo non c'è più (dire di sì a Draghi significa dire di sì a una bandiera della globalizzazione), di giustizialismo ce n'è un po' meno (vedi Marta Cartabia alla Giustizia), la linea Travaglio è stata archiviata (vedi l'abbraccio tra Beppe Grillo e Silvio Berlusconi), l'odio per i tecnici è venuto a mancare (Daniele Franco, nuovo ministro dell'Economia, e Roberto Garofoli, sottosegretario alla presidenza del Consiglio, sono gli stessi tecnici che un tempo il M5s definiva "i pezzi di m... del Mef") e anche sull'immigrazione la stagione dell'isolazionismo trucista può essere archiviata (Matteo Salvini voterà la fiducia a un governo il cui ministro è Luciana Lamorgese, che un anno e mezzo fa venne chiamata da Giuseppe Conte per segnare una discontinuità con la stagione del Viminale salviniano). Una seconda ragione, ovvia, riguarda una circostanza storica che sembra essere diventata scontata ma che scontata invece non lo è: l'Italia, con Draghi, diventa l'unico paese europeo a prepararsi alla stagione del Recovery mettendo d'accordo quattro quinti del Parlamento e da questo punto di vista il grande cambiamento impresso dal nuovo presidente del Consiglio è quello di aver creato uno spazio politico all'interno del quale potrebbe nascere in futuro un nuovo bipolarismo a trazione europeista (alla faccia di tutti gli osservatori acciigliati che il 4 marzo del 2018 decretavano la nascita duratura e inevitabile di un nuovo bipolarismo populista). La terza ragione, meno ovvia, riguarda un tema che ha a che fare con l'identità dei partiti (gli estremi sono stati penalizzati, i moderati sono stati premiati) e la scelta di Draghi di dire di no alla richiesta fatta da Matteo Salvini di prendere parte al governo (Lega sì, Salvini no) è una scelta saggia che potrebbe avere un effetto importante: far interpretare la svolta anti nazionalista della Lega ad alcuni politici (come Massimo Garavaglia e come Giancarlo Giorgetti) che sull'europeismo hanno un'affidabilità mille volte superiore a quella dell'ex Truce potrà permettere alla Lega una svolta sull'europeismo nei fatti e non solo a parole. (segue a pagina quattro)

I ministri. Draghi pesca i più moderati specie nella Lega. Vincono Giorgetti e G. Letta

Roma. Di gestire i rapporti con Bruxelles, a quanto pare, vuole occuparsene in prima persona: e infatti non ha assegnato ad alcun ministro la delega per gli Affari comunitari. E anche questo dice molto di quanto l'europeismo, per Mario Draghi, non sia certo un valore di complemento, una scusa buona per giustificare una conversione politica. Lo si capisce del resto dalla composizione del suo governo, e dalla scelta non casuale operata dal premier, d'intesa col capo dello stato, di valorizzare in ogni partito le componenti più moderate, più sinceramente convinte della centralità dell'Europa. Perfino nel Carroccio, e anzi soprattutto nel Carroccio. (Canettieri e Valentini segue a pagina quattro)

Sarà Franco

Silenzioso e affidabile ma non chiamatelo falco dell'austerity. Nel suo cv ci sono sei finanziarie

Roma. Hegel aveva torto, ma se l'ironia della storia non esiste come la mettiamo con i grillini e Daniele Franco? E' vero che il Movimento 5 stelle ha dimostrato una maestria invidiabile nel rigirare la frittata, ma non è facile dimenticare la campagna contro il ministro dell'Economia in pectore quando, nelle vesti di ragioniere generale dello stato, rifiutava di "bollinare" le spese senza copertura. Correva il breve tempo del governo gialloverde e Luigi Di Maio, come numero due dopo Giuseppe Conte, fremeva. Gli faceva da sponda Stefano Patuanelli, capogruppo al Senato. (Cingolani segue a pagina quattro)

Il Lavoro per Orlando

Il ministero va al Pd. I sindacati sperano di avere un rapporto stretto come con la Catalfo

Roma. Chissà se il nuovo ministro del Lavoro Andrea Orlando riuscirà a realizzare con i sindacati un'intesa solida come quella che ha caratterizzato il rapporto con colei che lo ha preceduto, la cinque stelle Nunzia Catalfo. Il dicastero che per definizione è il primo interlocutore di Cgil, Cisl e Uil, ha lavorato sempre in strettissimo rapporto con i rappresentanti dei lavoratori, e in particolare con la Cgil di Maurizio Landini. Nelle sedi sindacali, per la verità, si coglie, sia pure a mezza bocca, qualche dubbio sulle competenze del ministro uscente. (Penelope segue a pagina quattro)

Sud: svolta Carfagna

Il Mezzogiorno ha la possibilità di passare dal modello Svimez a quello indicato da L. Reichlin

Roma. Alla fine la scelta per il ministero del Sud è caduta su un politico meridionale, come Mara Carfagna. In questo senso (ma solo in questo) un profilo in continuità con quello dell'uscente ministro Peppe Provenzano del Pd. Ma prima della stesura della lista definitiva, è stata vagliata l'ipotesi di affidare le politiche per il meridione a un tecnico. E sul profilo, a quanto risulta al Foglio, c'è stata una divergenza di vedute tra il presidente del Consiglio incaricato e il Quirinale, non tanto su due nomi ma su due modelli diversi per affrontare la questione meridionale: Lucrezia Reichlin o Svimez. (Capone segue a pagina quattro)

Renzi e non solo. Dal Recovery alla giustizia, il nuovo governo può rendere centrali i centristi

Roma. Matteo Richetti quasi ci si impunta, sulla questione che solo lessicale evidentemente non è. "Non siamo più centristi, ora saremo centrali", dice il senatore calendiano, mentre s'approssima l'ora del giudizio per il governo che verrà. Ed è proprio analizzando l'organigramma di quell'esecutivo, valutandone la composizione, che un altro Matteo, e cioè Renzi, si concede quasi un ghigno di soddisfazione.

Perché Roberto Cingolani, scelto per guidare il ministero strategico della Transizione ecologica, è un fisico che col mondo renziano ha una consuetudine nata sui palchi della Leopolda e proseguita nel tempo, al punto che è stato proprio il direttore scientifico di Leonardo a fornire ai parlamentari di Italia viva gli spunti giusti per sostanziare la loro controproposta di Recovery plan nei capitoli dell'Innovazione. E scelto anche Vittorio Colao, scelto per suona piacevole, alle orecchie del senatore di Scandicci: non tanto per l'essere, l'ex ad di Vodafone, da sempre stimato da Renzi, ma soprattutto per l'essere stato messo lì, a sovrintendere sull'altra grossa sfida connessa al Recovery, nel governo che liquida quel Giuseppe Conte che al lavoro di Colao aveva sempre guardato con una certa sufficienza. Ma non è certo la distribuzione dei ministeri, e la conseguente rivendicazione su personalità troppo autorevoli per essere affiliate a singoli partiti, a poter far sorridere Renzi e chi, come Carlo Calenda, nel protagonismo del centro, in questo nuovo governo di tutti, ci crede. (Valentini segue a pagina quattro)

La decontizzazione

Giuseppi non c'è. E addio ai suoi sfegesi: Bonafede, Fraccaro, Azzolina, Gualtieri e Boccia

Roma. Non c'è Giuseppe Conte, e sai che sorpresa. Ma alla fine non ci sono nemmeno tutti quei ministri che a vario titolo erano diventati i paladini dell'avvocato del popolo, i guardiani dell'ortodossia. Coloro che fino all'ultimo hanno provato a immolarsi per la causa, ad agitare le elezioni, a guidare la fronda anti-Draghi. Del M5s escono a sorpresa i due gemelli del gol: Riccardo Fraccaro e Alfonso Bonafede, l'ombroso sottosegretario alla presidenza del Consiglio e il bis ministro della Giustizia, che in entrambe le esperienze di governo tanto ha fatto penare gli alleati (sia quelli della Lega, sia quelli del Pd) creando crisi politiche a destra e a sinistra. Una decontizzazione moderata, certo, visti i molti ministri del BisConte confermati, tra cui Federico D'Incà e di Stefano Patuanelli, fedelissimi del premier che fu. E però la cesura c'è. E infatti tra gli esclusi del Pd figurano pezzi importantissimi del contismo giallorosso. Il primo è Roberto Gualtieri, ministro dell'Economia: *amema e core*, secondo i veleni del Nazareno, con l'ormai ex premier. Fatale la gestione finale del Recovery, possibile ora la sua corsa per il Campidoglio. Esce di scena anche Francesco Boccia, centrale in questo anno di pandemia nel tormentato rapporto con le regioni, e dioscuro del conterraneo Giuseppi: "I governi non si fanno nei salotti", ha sostenuto fino all'ultimo l'ex ministro dem. (Canettieri e Valentini segue a pagina quattro)

Dibba a metà

Mezzo scrittore, mezzo rivoluzionario, mezzo turista. Ora è pure mezzo scissionista

Roma. "Da tempo non sono d'accordo con le decisioni del M5s e ora non posso che farmi da parte", dice Dibba. Poi però aggiunge: "Vedremo

di Salvatore Merlo

se incrocerò di nuovo il Movimento". E quindi: "Non posso sostenere un governo in cui ci sono quelli di Forza Italia". Ma anche: "Sosterrò il governo Draghi qualora dovesse fare cose buone". Insomma esce dal M5s ma anche no. Si scinde eppure resta. Va all'opposizione di Draghi, e allo stesso tempo gli dà pure il suo sostegno. Allegro vagabondo, eroe imperiturro le cui imprese non hanno purtroppo mai un termine di realizzazione, Alessandro Di Battista sembra dimostrare la validità di quel vecchio detto che recita così: si può insegnare coerentemente uno scopo per tutta la vita, specie se quello si sposta di continuo.

Mezzo politico, mezzo scrittore, mezzo editore, mezzo rivoluzionario, mezzo ministro, mezzo turista e adesso anche mezzo scissionista, Dibba non ne fa mai una intera. Si muove a labirinto. A serpentina. A rosa dei venti o a vortice ritmico. Non di rado in crescendo. Comunque sempre attraverso un trascorrere di vertigini. Praticamente a passo di danza. Trictrac. Da ragazzo voleva fare l'attore e per questo aveva studiato spettacolo a Roma 3, ma poi niente. Era convinto di poter diventare un personaggio televisivo quando tentò un provino per "Amici" di Maria De Filippi. Ma anche lì: incostante. Aveva annunciato il famoso libro su Bibbiano, ma... boh. Chi l'ha visto? S'era lanciato con il consueto entusiasmo nella carriera di editor, per l'editore Fazi. Sembrava fatta. "La mia missione è scoprire nuovi talenti letterari". Esperienza conclusa prima del tempo. Anche questa. Amici fa disse pure alla Bignardi di essere pronto a fare il premier, poi però partì per il Sudamerica invece di candidarsi in Parlamento. Ma questo accadeva solo dopo che s'era definito "specialista di microcredito in Congo". Anche se certamente accadeva prima del periodo in cui si occupava di "curare progetti di sviluppo nei paesi australi".

Poiché, com'è noto, gli atti non avvenuti provocano una catastrofica mancanza di conseguenze, ecco che questo simpatico bighellone ed eterno incompiuto, questo estroverso monomaniaco dell'annuncio, si trova perennemente a metà del guado. Sospeso. Né-né. E' stato un po' gilet giallo e un po' ministro degli Esteri, un po' gemello di Di Maio e un po' nemico di Di Maio, eterno agitatore di una rivoluzione che non si fa mai oggi. Forse domani. Ma anche no. Chissà. Allora non c'è da stupirsi che persino i suoi amici del Movimento, Buffagni e Toninelli, Lezzi e Fraccaro, ora non ci credano al suo addio. Nemmeno stavolta. La scissione di Dibba è infatti come tutto il resto della sua biografia, un pressappoco.

• L'AGENDA DELLA CNA PER LA NUOVA ERA
Silvestrini **a pagina tre**

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

Censura al Nyt /1

Come fanno il giornale più forte d'America se passano il tempo a guerreggiare in redazione?

Roma. Il New York Times è la piattaforma media più potente d'America e conserva una credibilità enorme, ma la redazione è agitata da una sequenza in crescendo di litigi, rivolte e scandali interni che girano sempre attorno allo stesso tema: qualcuno del Nyt ha detto qualcosa che irrita gli altri giornalisti e quindi va punito, anzi cacciato. I giornalisti del Nyt sono millequattrocento e le notizie di queste risse finiscono sempre per trapelare all'esterno. A quel punto gli altri media che non aspettano altro ci si gettano con gusto e si scatena una discussione paradossale: possiamo davvero fidarci del Nyt se passa tutto questo tempo a censurare i suoi giornalisti perché le loro idee sono sgradite? (Raineri segue a pagina due)

Censura in Cina /2

Pechino blocca la Bbc. La lotta al giornalismo che è inconciliabile con la propaganda del regime

Roma. L'ente che regola l'informazione in Cina ha vietato la trasmissione dei programmi del canale televisivo Bbc World News, che già nel paese era molto limitato. Si poteva guardare soltanto in alcuni alberghi di lusso e zone abitate da stranieri. Secondo Pechino, il canale avrebbe "violato in modo grave" le leggi sull'informazione vigenti in Cina. L'ente non dice come sarebbero state violate le regole, ma il contenzioso tra la Cina e la Bbc va avanti da un po'. Nei giorni scorsi funzionari e media di Pechino avevano criticato le inchieste del canale britannico sullo Xinjiang, la regione abitata dalla minoranza musulmana degli uiguri costretta in campi di rieducazione. (Flammini segue a pagina due)

Censura in India /3

L'attivista incastrato, le liti con Twitter e il social patriottico amato dal governo Modi

Milano. Un gruppo di attivisti in India è da più di due anni in prigione: è accusato di aver progettato un colpo di stato contro il governo di Narendra Modi, con l'aiuto del Partito comunista maoista. Il più conosciuto degli appartenenti a "commando", come lo definiscono i filogovernativi, è Rona Wilson, attivista e scrittore di quasi cinquant'anni che da anni si batte per la liberazione dei prigionieri politici e denuncia la deriva illiberale del governo. Lui sarebbe la mente dei cinque, lui avrebbe fatto un piano per assassinare Modi "in un incidente in stile Rajiv Gandhi", l'ex premier indiano ucciso nel 1991 in un attentato delle Tigri tamil. (Peduzzi segue a pagina quattro)

Oggi e domani trovate in edicola la ristampa del libro "Ripartire da Draghi", una selezione dei migliori discorsi dell'ex presidente della Bce. Al costo di 2,50 euro, più il prezzo del quotidiano.

Fine della tv tribale

Arriva Draghi, e nei talk si attende la nuova epoca "loden". Parla Aldo Grasso

Roma. Matteo Salvini che offre un caffè all'ex nemica Laura Boldrini, Beppe Grillo che non grida più vaffa: il governo Draghi non si è ancora insediato ma gli effetti correttivi sulla precedente dimensione urlatrice della politica già si sentono nell'aria. E in tv che cosa succederà, dopo anni in cui gli urlatori parevano ormai parte dell'arredo? "Maschere, erano come maschere in commedia", dice il critico Aldo Grasso. "Negli ultimi anni i talk avevano ceduto molto della loro natura informativa per farsi tribali. Regola numero uno: devi farti un nemico. Regola numero due: devi sopravvivere al nemico. E i conduttori in molti casi sono diventati parte del gioco di polarizzazione. Penso ad alcuni 'retequattristi', come Mario Giordano, Nicola Porro, Paolo Del Debbio. E penso all'altra tendenza, quella di sbilanciamento, come quando Lilli Gruber invitava per giorni i giornalisti del Fatto". Draghi getta scompiglio anche in Rai: non si sa come fare a raggiungerlo né a chi chiedere lumi sui futuri assetti. Il mondo capovolto, a guardarlo da Viale Mazzini. "E' normale lo spaesamento presso il quartier generale della tv pubblica e privata", dice Grasso. "Specie se si pensa che i talk-show, fattisi rissa con il principale scopo di rinforzare l'idea che già ti sei fatto, rischiano, con il nuovo assetto, di non avere più la stessa audience. Dovranno evolvere nella forma". E insomma ci si immagina una seconda rivoluzione meditativa "del loden", come si diceva quando, all'avvento di Mario Monti, i salotti televisivi improvvisamente si riempirono di tecnocrati compunti e serissimi. "Ci sarà un revival di compostezza, valore che non si riduce all'abito sartoriale, e una liberazione dall'esegesi maniacale dei tweet modello 'Rocco Casalino'. E, uscendo dallo schema 'giornalisti amici-giornalisti nemici', mi auguro si recuperi anche la competenza, necessaria come l'ossigeno". Ma non si rischia, in tv, il grigio soporifero? "Essere competenti e competenti non vuol dire essere meno vivaci. Semplicemente non si ragionerà più in termini di 'invito quello perché fa scoppiare la lite'. Aumenteranno, per così dire, i Cottarelli televisivi. Il mood tribale aveva coinvolto persino i virologi". Che magari volevano fare i ministri. "Cambiato il contesto, usciremo dallo schema televisivo che ha fatto da specchio ai populismi-sovranismi: ecco, usciamo dalla gabbia – e il riferimento a quella di Gianluigi Paragone non è puramente casuale". *(Marianna Rizzini)*

Andrea's Version

Abbiamo preso un cane, maschio, cucciolo, due mesi. Stiamo in campagna per pura viltà diffusa. Si è già mangiato: le zampe di una madia eredità del Fanfani anti latifondo, quattro cuscini disegno cachemire, il bracciolo di una panchetta falsoantica, stracciato due mutande mie, recenti, tre di Franca, non saprei quante calze, l'unico pullover che mi sfinava, ha sbranato un accappatoio sul beige, ingoiato legnetti, pezzetti di carbone, plastica di ogni foggia, culo ha voluto poi che di bauxite in casa non se ne trovasse granché. Fa molta cacca, non precisamente marmorea. Sembra goderne. E pipì. A damigiane. Liquida, ma questo si sapeva. Il prato davanti casa non spazia come Versailles. Però gli piace, ci corre volentieri. In specie per uscirne a alleggerirsi. Un nido era per noi la seconda casa. Per lui, un cesso. Centomila euri, magari esagero, spesi in segatura e tappetini. Apposti. "Pesto" si chiama il cucciolo (non costa niente il cuore a noi genovesi) e fa le sue cose dove gli apposito non proteggono più. Mai. Oltrepassa sadicamente gli angoli. Vogliamo provare a educarlo? domando di tanto in tanto a Franca che è più brava, intelligente e più paziente di me: "Consulta prima Draghi", risponde lei.

Dal 1994
www.solferinoimmobiliare.it

il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

SABATO 13 FEBBRAIO 2021 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVIII - Numero 37 - 1.50 euro* | www.ilgiornale.it

ISSN 2532-4071 Il Giornale (ed. nazionale online)

NUOVO GOVERNO

FINE DEI DILETTANTI

A casa Conte, Azzolina e Bonafede. Draghi presenta la sua squadra: molti politici ed esperti dall'alto profilo

LA GESTIONE DEL RECOVERY VA AI TECNICI

di **Alessandro Sallusti**

Abbiamo il governo e non è un brutto governo. Mario Draghi ha dato fiducia ai partiti della sua maggioranza inserendo quindici ministri politici (tre Pd, tre Forza Italia, tre Lega, quattro Cinque Stelle, uno Leu e uno Italia Viva), cosa che al momento del suo incarico non era per nulla scontata. Nei posti chiave per la gestione della crisi economica ci sono praticamente solo tecnici, oggettivamente di alto livello, e questo sulla carta non è un male perché finalmente si punta sulla competenza e non sull'appartenenza. Ognuno può pensarla come meglio crede, ma erano anni che non avevamo un governo all'altezza del ruolo dell'Italia e delle sfide che sono sul tavolo. Certo, la conferma di Di Maio agli Esteri non va in questo senso, ma è chiaro a tutti che il vero e unico ministro degli Esteri sarà Mario Draghi e che il leader grillino si limiterà a tagliare i nastri nelle cerimonie ufficiali e a fare discorsi di maniera parlando nel suo inglese sgangherato.

Quello che saprà fare questo governo lo vedremo e lo giudicheremo senza sconti. Per ora godiamoci il fatto di essere usciti dal tunnel degli incompetenti e degli improvvisati tanto cari a Di Battista e a Travaglio, il primo eterno secondo (capisco che essere secondi a Luigi Di Maio deve essere frustrante), il secondo reduce dall'ennesima sponsorizzazione di cause fallimentari e perse (i governi Conte-Arcuri).

E poi c'è il ritorno al governo di un pezzo significativo del Centrodestra, Forza Italia e Lega, non più in balia di scappati di casa, come Salvini nel 2018 che si alleò ai Cinque Stelle a trazione Toninelli. Non ho idea di quanto riusciranno a incidere sulla direzione di Draghi, l'importante è che preparino il terreno per tornare ad essere autorevole e credibile alternativa - prima o poi si tornerà a votare - alla sinistra come forza di governo, sia all'interno che agli occhi della comunità internazionale dopo anni, diciamo così per benevolenza, travagliati e confusi.

Al presidente Draghi auguriamo buon lavoro, in ogni caso si apre una pagina nuova della politica. Sulla quale speriamo di leggere al più presto notizie interessanti e incoraggianti per gli italiani. Tutto il resto sono e saranno polemiche che poco ci appassionano.

Borgia, **Bracalini**, **de Feo**, **di Sanzo**, **Giannini**, **Marino Napolitano** e **Signorini** da pagina **2** a pagina **12**

IL TEAM DI SUPERMARIO

Mario Draghi Presidente del Consiglio dei Ministri

Roberto Garofoli (tecnico) Sottosegretario del Consiglio dei Ministri	**Cristina Messa** (tecnico) Ministro dell'UNIVERSITÀ
Luigi Di Maio (M5s) Ministro degli ESTERI	**Dario Franceschini** (Pd) Ministro dei BENI CULTURALI
Luciana Lamorgese (tecnico) Ministro dell'INTERNO	**Roberto Speranza** (Leu) Ministro della SALUTE
Marta Cartabia (tecnico) Ministro della GIUSTIZIA	**Massimo Garavaglia** (Lega) Ministro per il TURISMO
Lorenzo Guerini (Pd) Ministro della DIFESA	**Mara Carfagna** (Forza Italia) Ministro per il SUD
Daniele Franco (tecnico) Ministro dell'ECONOMIA	**Renato Brunetta** (Forza Italia) Ministro per la PUBBLICA AMMINISTRAZIONE
Giancarlo Giorgetti (Lega) Ministro dello SVILUPPO ECONOMICO	**Federico D'Incà** (M5s) Ministro per i RAPPORTI COL PARLAMENTO
Enrico Giovannini (tecnico) Ministro delle INFRASTRUTTURE	**Vittorio Colao** (tecnico) Ministro per l'INNOVAZIONE
Stefano Patuanelli (M5s) Ministro delle POLITICHE AGRICOLE	**Maria Stella Gelmini** (Forza Italia) Ministro per AFFARI GENERALI
Roberto Cingolani (tecnico) Ministro per la TRANSIZIONE ECOLOGICA	**Fabiana Dadone** (M5s) Ministro per le POLITICHE GIOVANILI
Andrea Orlando (Pd) Ministro del LAVORO	**Erika Stefani** (Lega) Ministro per la DISABILITÀ
Patrizio Bianchi (tecnico) Ministro dell'ISTRUZIONE	**Elena Bonetti** (Italia Viva) Ministro per la FAMIGLIA

PREMIATI I MODERATI

I sovranisti tagliati fuori dall'esecutivo

di **Adalberto Signore**

Doveva essere un governo a trazione tecnica, alla fine è stato un compromesso. Su 23 ministri, infatti, ben 15 saranno politici e solo 8 arriveranno dalla cosiddetta società civile. Il segnale (...)

segue a pagina **3**

DA BELLANOVA AGLI EX DS

L'amarezza degli esclusi eccellenti

di **Augusto Minzolini**

L'ultimo viaggio verso casa di Mario Draghi, per mettersi in ghingheri prima di andare a sciogliere la riserva al Quirinale, è stato da cardiopalma. Il corteo con la scorta (...)

segue a pagina **6**

ZUPPA DI PORRO

Quanti danni ideologici possono fare certi temi «trendy»

di **Nicola Porro** a pagina **8**

ACCELERAZIONE

I nove giorni che hanno cambiato tutto

di **Massimiliano Scafi**

Dov'è Mario, si chiedono per tutto il giorno i leader dei partiti, perché fa il difficile, perché ci evita, perché non vuole parlare con noi? Lui infatti si nasconde, nessuno lo vede (...)

segue a pagina **2**

I NUOVI PROTAGONISTI

Ecco chi sono i pretoriani di Supermario

di **Vittorio Macioce**

Quando non puoi prenderti tutto, allora puntelli le casematte. È quello che ha fatto Mario Draghi. Non poteva non tenere conto dei partiti. Non poteva lasciarli fuori (...)

segue a pagina **6**

•IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIZIONE IN ABB. POSTALE - D.L. 353/03 CONV. IN L. 27/02/2004 N. 46 - ART. 1, C. 1 DCB MILANO

IL 20% DEI CASI DOVUTO ALLA MUTAZIONE DEL VIRUS. NIENTE SPOSTAMENTI FINO AL 25

Dilaga la variante inglese: viaggi ancora vietati

Francesca Angeli e **Patricia Tagliaferri**

Italia ancora nella morsa del Covid. Mentre dilaga la variante inglese, con quasi il 20% dei casi riconducibili a tale mutazione destinata a diventare prevalente in 5-6 settimane, l'indice Rt nazionale torna a salire a quota 0,95. In arancione passano Toscana, Liguria, Abruzzo e Provincia di Trento; la Sicilia torna in giallo da domani. Il Consiglio dei ministri proroga di altri 10 giorni, fino al 25 febbraio, il divieto di spostamento tra Regioni. Miozzo (Cts): «Le scuole vanno richiuse».

con **Cusmai** alle pagine **16-17** e **19**

L'ERRORE DI GRATTERI

Ex assessore in manette ma era solo un'omonimia

di **Massimo Malpica**

a pagina **12**

AVEVA 70 ANNI

Addio a Isotta musicologo della bellezza contro il coro

Giovanni Gavazzeni

a pagina **32**

in edicola a Roma e Milano

I MIEI PRIMI NOVANTANNI
Intervista al cardinale Camillo Ruini

BRASILE Parla il Ministro degli esteri Ernesto Araújo

SPORT ESTREMI
In bilico sul limite

Abbonati su www.iltimone.org

Fede e ragione per non perdere la rotta

1.599.000 Lettori (Audipress 2020/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 66 - Numero 37

QN Anno 22 - Numero 43

IL GIORNO

SABATO 13 febbraio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Milano, condanna "bis". Ai giudici: sono tornata a vivere

Trent'anni all'ex infermiera delle morti in corsia «Vorrei rivedere i figli»

Moroni a pagina **14**

DOMANI IN REGALO
SPECIALE WEEKEND
QN WEEKEND

ristora
INSTANT DRINKS

Il governo di responsabilità nazionale

Mario Draghi ha presentato la squadra: 23 ministri (15 uomini e 8 donne), più politici che tecnici. Non ci sono i leader di partito
Nove i confermati, fra cui Di Maio, Speranza, Lamorgese, Franceschini e Guerini. Oggi a mezzogiorno il giuramento al Quirinale

Servizi
da pag. **3** a pag. **9**

Il massimo equilibrio possibile

Una formula che soddisfa (quasi) tutti

Bruno Vespa

Sergio Mattarella e Mario Draghi hanno applicato alla lettera l'articolo 92 della Costituzione: il presidente della Repubblica nomina il presidente del Consiglio e – su proposta di questi – i ministri. Entrare nel suk delle trattative in una situazione di emergenza sarebbe stato devastante e in contraddizione con la figura stessa del presidente incaricato.
Il primo ministro si è occupato prevalentemente della scelta dei tecnici, mentre Mattarella e i suoi consiglieri hanno drizzato le antenne sulle compatibilità tra partiti e sugli equilibri all'interno dei partiti. Si prenda il caso Zingaretti. Il segretario del Pd sarebbe entrato volentieri nel governo.

Continua a pagina **2**

Spostamenti vietati fino al 25. Sci a rischio

Tornano le zone arancioni Virus, ora è allarme varianti

Servizi alle pagine **10**, **11** e **13**

Svolta nel giallo di Macerata: due arresti

La fine di nonna Rosina Uccisa da figlia e nipote

Pagnanelli a pagina **19**

Oggi Alias

APOCALYPSE INC. La finanza mette le mani sull'acqua che dall'inizio dell'anno è quotata in borsa. Si profila una speculazione suicida

Domani su Alias D

STIG DAGERMAN uno stile allusivo fino alla dispersione del senso innerva l'esordio modernista del '45 dello scrittore svedese, «Il serpente»

Visioni

CHICK COREA Addio al grande pianista che ha collaborato con Davis, Gillespie Hancock. Vincitore di 23 Grammy

Nazim Comunale pagina 12

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

il manifesto

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

SABATO 13 FEBBRAIO 2021 – ANNO LI – N° 37 www.ilmanifesto.it euro 2,50

foto di Alessandro Di Meo/POOL Ansa/ LaPresse

Dragstore

Il 30° governo della Repubblica nasce sotto lo stellone di Mario Draghi che ieri sera è salito al Quirinale sciogliendo la riserva e presentando la lista dei ministri. Nel mix tra politici e tecnici, con i primi che doppiano i secondi, la cassaforte della spesa nelle mani dell'ex capo della Bce. È un Conte2, spostato a destra pagine 2,3,4,5

CENCELLI IN SALSA TECNICA

NORMA RANGERI

Quando alle otto della sera Mario Draghi, dopo nove giorni di consultazioni con *suspense*, legge la lista dei ministri dentro i telegiornali, le indiscrezioni del pomeriggio vengono in larga parte confermate. E la faticosa composizione della lista dei ministri partorisce un super manualeCencelli.

Per l'improbo compito di infilare nel governo tutti i partiti che gli voteranno la fiducia, per il dosaggio spinto fin dentro le correnti di partito. Un super Cencelli anche per la divisione tra Mattarella e Draghi nella ripartizione tra ministri tecnici e ministri politici.

Con un elemento evidente di continuità con la compagine del disarcionato governo Conte, rintracciabile nei ministeri di peso (Difesa, Interni, Esteri, Salute).

— segue a pagina 3 —

RT VICINO ALLA SOGLIA CRITICA. ABRUZZO, LIGURIA, TOSCANA E TRENTINO PASSANO IN ARANCIONE

La variante inglese nel 18% dei casi

Secondo un'indagine dell'Istituto Superiore di Sanità e del ministero della Salute, la cosiddetta "variante inglese" del coronavirus rappresenta circa il 18% dei ceppi virali in circolazione sul territorio italiano. La percentuale media calcolata a livello nazionale nasconde grandi differenze tra regione e regioni, ma il direttore generale della prevenzione del ministero, l'infettivologo Gianni Rezza, si lascia scappare che l'incidenza è particolarmente alta sulla costa adriatica. A preoccupare gli epidemiologi anche l'andamento del contagio: in calo i decessi, 316, ma non i contagi, ieri quasi 14 mila con l'indice Rt vicinissimo a 1. Otto regioni sopra la soglia critica: passano in zona arancione anche Abruzzo, Liguria, Toscana e Trentino, che si aggiungono a Umbria e Alto Adige. **CAPOCCI A PAGINA 6**

LE REGIONI A CACCIA DI VACCINI

«Andiamo sul mercato parallelo»

Le regioni alla ricerca di vaccini sul mercato parallelo. Il Veneto annuncia trattative per 4 milioni di dosi. Aifa avverte: «Ci sono intermediari che cercano di frodare le amministrazioni». AstraZeneca e Pfizer: «Attualmente non esiste alcuna fornitura al settore privato». **POLLICE A PAGINA 7**

all'interno

Asso 29 *I migranti respinti in Libia denunciano l'Italia*
SARITA FRATINI — PAGINA 16

Gb/Nigeria *Shell risarcisca le comunità danneggiate*
LUCA MANES — PAGINA 8

Seidik Abba *Jihad nel Sahel, «i militari non bastano»*
STEFANO MAURO — PAGINA 8

Lele Corvi

RUSSIA/EUROPA

Sanzioni, Lavrov: rompiamo con l'Ue

Si scalda la tensione tra Russia ed Europa dopo l'ipotesi discussa a Bruxelles di sanzioni a Mosca per il caso di Navalnyj, arrestato e condannato, mentre decine di suoi sostenitori venivano fermati e detenuti. Ieri a intervenire è stato, con un'intervista infuocata, il ministro degli esteri russo Sergei Lavrov: la Russia, dice, è pronta a interrompere i rapporti con la Ue se saranno introdotte nuove sanzioni. Immediata la reazione tedesca: «Sconcertante». Nessun commento, per ora, dalla Commissione Ue. **SQUILLANTE A PAGINA 9**

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gipa/C/RM/23/2103

9 770025 215017 10213

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

Decò supermercatideco.it

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXIX - N° 43 ITALIA

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2. COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Sabato 13 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" + "IL DISPARI", EURO 1,20

Decò supermercatideco.it

Il big match al Maradona

Gattuso, via la barba e 4 punte contro la Juve per l'assalto Champions

Pino Taormina a pag. 18

Il punto

Uno scatto d'orgoglio per svoltare la stagione prima che sia tardi

Francesco De Luca a pag. 42

Draghi, governo per le riforme

▸Presentati i ministri, 15 politici e 8 tecnici ma 3 su 4 vengono dal Nord. A Mara Carfagna il Sud
Super-esperti nei posti chiave per il Recovery: Franco al Mef, Cingolani al green e Colao al digitale

Il commento

LA TERAPIA DEL SILENZIO PER I PARTITI DEL «BLA BLA»

Mario Ajello

Si lamentano che faccia tutto da solo. E invece verrebbe da dire: evviva. Si sentono defraudati i partiti, anche se non hanno il coraggio di dirlo troppo esplicitamente perché non godono affatto di popolarità, del proprio protagonismo e scippati da parte di Draghi.

Continua a pag. 43

Punto di Vespa

NESSUN RIMPIANTO PER GLI ESCLUSI DEL CONTE 2

Bruno Vespa

Sergio Mattarella e Mario Draghi hanno applicato alla lettera l'articolo 92 della Costituzione (richiamato espressamente ieri sera dal segretario generale del Quirinale) : il presidente della Repubblica nomina il presidente del Consiglio e – su proposta di questi – i ministri. Durante le consultazioni non si è mai parlato di ministeri e di ministri.

Continua a pag. 43

Marco Conti, Valentino Di Giacomo, Alberto Gentili
Franco Malfetano, Adolfo Pappalardo, Emilio Pucci *e servizi* *da pag. 2 a 11*

Il retroscena

Fuori i sovranisti Salvini e Fi spiazzati

Barbara Acquaviti *a pag. 9*

Le idee

Giustizia, sfida persa ma da combattere

Carlo Nordio *a pag. 43*

L'agenda del Mezzogiorno

Il rettore **Lorito**

«Più strade e ferrovie per attrarre i cervelli»

Nando Santonastaso *a pag. 6*

L'imprenditore **Pontecorvo**

«Bonifiche e riciclo rifiuti per portare più lavoro»

Gigi Di Fiore *a pag. 6*

Il medico **Gridelli**

«Vanno assunti i medici che sono scappati via»

Di Fiore *a pag. 7*

L'operaia **Simonetti**

«Whirlpool dimenticata chiediamo speranza»

Di Fiore *a pag. 7*

Lo startupper **Flavio Farroni**

«Siamo i più innovativi ci aiutino a comunicarlo»

Santonastaso *a pag. 7*

I contagi De Luca: temo San Valentino e Carnevale

Campania, ritorno alla Dad dai sindaci raffica di chiusure

In Campania monta la paura per i contagi a scuola. Tanti i sindaci che hanno firmato ordinanze di chiusura che hanno scatenano i genitori No Dad che promettono ricorsi al Tar. Lezioni in presenza a Napoli. «Abbiamo di nuovo le corsie degli ospedali ingolfate». E se continua così, avverte intanto il governatore De Luca, «ci ritroviamo in zona arancione. Con San Valentino e Carnevale, i contagi potrebbero riesplodere».

Capone *e* **Pappalardo**
alle pagg. 12 e 13

Il focus

La variante inglese galoppa: «Meglio stare a 2 metri di distanza»

Lucilla Vazza

Roberto Cauda, infettivologo, puntualizza che le varianti del virus risultano più forti ma non vuol dire che siano più letali. Tuttavia contro la mutazione inglese meglio stare a due metri di distanza. *A pag. 13*

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 13/02/21 ----
Time: 13/02/21 00:16

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 13/02/21-N:

Maximilian I
SPUMANTI DAL 1977

Il Messaggero

NAZIONALE

€ 1,40* ANNO 143- N° 43 ITALIA
Sped. in A.P. D.L353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

Sabato 13 Febbraio 2021 • ss. Fosca e Maura

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Maximilian I
SPUMANTI DAL 1977

Sul set di "Ghiaccio"
Il ring della periferia per la prima regia di Fabrizio Moro «La boxe è filosofia»
Satta a pag. 24

Domani la sfida a S. Siro
Crespo gioca Inter-Lazio «Inzaghi spettacolare, ma Conte ha la squadra più forte per lo scudetto»
Magliocchetti nello Sport

Il Messaggero
PATENTE E LIBRETTO
motori.ilmessaggero.it

Oggi il giuramento al Quirinale, poi il primo Cdm

Un governo per la ripartenza

▸Draghi presenta i suoi 23 ministri: 15 uomini e 8 donne
Ci sono più politici che tecnici, più del Nord che del Sud

▸Economisti ed esperti nei dicasteri che gestiranno i fondi del Recovery. Esclusi gli esponenti sovranisti

Il valore del silenzio nel momento più difficile

Mario Ajello

Si lamentano che faccia tutto da solo. E invece verrebbe da dire: evviva.
Continua a pag. 27

La competenza delle donne e le resistenze di (certi) partiti

Maria Latella

Otto donne. Non la metà del governo Draghi, come si sperava (...)
Continua a pag. 27

La battaglia necessaria sullo strapotere delle toghe

Carlo Nordio

Non sappiamo quale sia il programma del nuovo governo sulla giustizia.
Continua a pag. 27

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
MARIO DRAGHI

ROMA Parte l'esecutivo di Mario Draghi. Servizi da pag. 2 a pag. 9

Il governo Draghi

con portafoglio — Pd · M5S · Lega · IV · FI · LeU · Tecnico

Divisioni grilline

La vittoria del M5S filo-governista I "contiani" delusi

ROMA M5S sempre più agitato. All'annuncio dei ministri i governisti esultano, i ribelli parlano di «bagno di sangue» e l'area Conte mastica amaro. La fronda non molla: 10 senatori e 15 deputati potrebbero smarcarsi in aula.
Pucci a pag. 8

Frattura a destra

Le critiche di Meloni e Fdi ora prepara il "no" alle Camere

ROMA FdI verso il no alle Camere. Meloni boccia il premier: «C'è mezzo governo Conte». Direzione del partito prima della fiducia, l'ironia della leader sul capo del Carroccio: «Quanto durerà la fase zen?».
Acquaviti a pag. 9

Un contagiato su 5 oggi ha la variante «Scuola a rischio»

▸Allarme Iss: «Diverrà il virus prevalente»
Stop al movimento tra regioni fino al 25

ROMA La variante inglese corre. «Colpito un infetto su 5»: casi in crescita per la mutazione del virus. L'allarme di Brusaferro: «Presto diventerà prevalente». Intanto, continua il divieto di spostamento tra regioni: stop fino al 25 febbraio. E il Cts: «Lo sci non dovrebbe ripartire».
Carmignani, Dascoli Evangelisti, Mangani e Nucci alle pag. 12 e 13

AstraZeneca a tutti

Vaccini, si cambia passa allo Stato la regia del piano

ROMA Vaccini, la regia allo Stato. AstraZeneca anche agli anziani. A pag.11

Risolto il giallo di Macerata. I pm: «Odiavano la 78enne: arrestati»

«Figlia e nipote hanno ucciso Rosina»

MACERATA Non era rimasta vittima di una rapina, come sostenevano i familiari. Arrestati la figlia e il nipote di Rosina Carsetti, la donna 78enne trovata morta in casa a Montecassiano (Mc) la sera della vigilia di Natale. Arianna Orazi ed Enea Simonetti sono accusati di concorso in omicidio volontario premeditato pluriaggravato. Indagato il marito della donna. Il movente? Rapporti deteriorati tra Rosina e la figlia, dovuti pare dalla volontà della donna di separarsi dal marito.
Fermanelli e Lombo a pag. 16

Rosina Carsetti, 78 anni

Lo scrittore resta grave

Manfredi intossicato il monossido filtrava da giorni

Camilla Mozzetti e Giuseppe Scarpa

Un'esposizione al monossido di carbonio prolungata, durata giorni e non soltanto ore. Le condizioni di Valerio Massimo Manfredi e della scrittrice Antonella Prenner restano disperate. *A pag. 17*

NUOVA VITA PER I PESCI

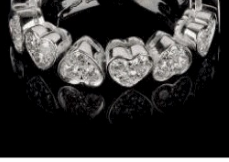
IL GIORNO DI BRANKO

Buongiorno, Pesci! Un magnifico 13. Luna di febbraio non incontra un solo ostacolo durante il transito nel vostro segno, annuncia la nuova navigazione che partirà fra cinque giorni, con l'arrivo del Sole. Acqua certamente benefica, come recita il proverbio "L'acqua di febbraio, promessa per il granaio". Voi avete, cari Pesci, tutte le occasioni per iniziare un nuovo capitolo nel lavoro, in amore. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

Since 1988
IACOPINI
Jewellery



* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50

-TRX 11:12/02/21 23:20-NOTE:

1.599.000 Lettori (Audipress 2020/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 136 - Numero 37

QN Anno 22 - Numero 43

il Resto del Carlino

SABATO 13 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Omicidio di Faenza: esami sul sangue del killer

Ilenia e le minacce dell'ex marito C'è un super testimone

Colombari a pagina **14**

Rimini, va in pensione

Medico e cieco «Tra i pazienti per 40 anni»

Celli a pagina **15**

ristora INSTANT DRINKS

Il governo di responsabilità nazionale

Mario Draghi ha presentato la squadra: 23 ministri (15 uomini e 8 donne), più politici che tecnici. Non ci sono i leader di partito Nove i confermati, fra cui Di Maio, Speranza, Lamorgese, Franceschini e Guerini. Oggi a mezzogiorno il giuramento al Quirinale

Servizi da pag. **3** a pag. **9**

Il massimo equilibrio possibile

Una formula che soddisfa (quasi) tutti

Bruno Vespa

Sergio Mattarella e Mario Draghi hanno applicato alla lettera l'articolo 92 della Costituzione: il presidente della Repubblica nomina il presidente del Consiglio e – su proposta di questi – i ministri. Entrare nel suk delle trattative in una situazione di emergenza sarebbe stato devastante e in contraddizione con la figura stessa del presidente incaricato.
Il primo ministro si è occupato prevalentemente della scelta dei tecnici, mentre Mattarella e i suoi consiglieri hanno drizzato le antenne sulle compatibilità tra partiti e sugli equilibri all'interno dei partiti. Si prenda il caso Zingaretti. Il segretario del Pd sarebbe entrato volentieri nel governo.

Continua a pagina **2**

Spostamenti vietati fino al 25. Sci a rischio

Tornano le zone arancioni Virus, ora è allarme varianti

Servizi alle pagine **10**, **11** e **13**

Svolta nel giallo di Macerata: due arresti

La fine di nonna Rosina Uccisa da figlia e nipote

Pagnanelli a pagina **19**

GECAR nuova concessionaria OPEL

SABATO 13 FEBBRAIO 2021

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXV - NUMERO 37, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

GECAR OPEL

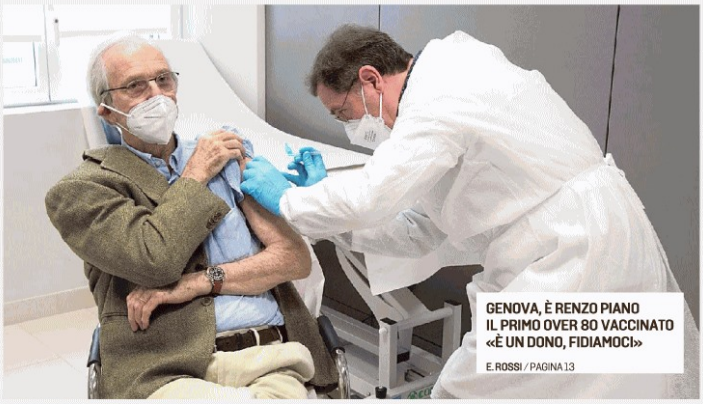
LE NUOVE MISURE DA OGGI A MEZZANOTTE. TIMORI PER LA VARIANTE INGLESE

Virus, la Liguria torna arancione

Il contagio nel Ponente fa scattare le limitazioni
I ristoratori: bruciati tutti i ricavi di San Valentino

La Liguria è di nuovo in zona arancione. Tornano vietati gli spostamenti dal proprio Comune salvo per ragioni di lavoro o necessità. No a pranzi al bar e al ristorante anche di giorno. L'andamento del contagio nella provincia di Imperia è stato determinante nella decisione del ministero della Salute. «Avevamo proposto soluzioni diversificate ma non erano previste dalla legislazione nazionale», ha spiegato il governatore Toti. Le limitazioni scattano da oggi a mezzanotte. Inutili le proteste dei ristoratori, che chiedevano un rinvio a lunedì per non bruciare le prenotazioni del giorno di San Valentino.

DELL'ANTICO E MENDUNI / PAGINE 10 E 11



GENOVA, È RENZO PIANO IL PRIMO OVER 80 VACCINATO «È UN DONO, FIDIAMOCI»

E. ROSSI / PAGINA 13

L'architetto Renzo Piano si sottopone alla vaccinazione anti Covid nel centro di somministrazione di Genova Quarto BALOSTRO

UN' EDIZIONE PRESTIGIOSA ARRICCHITA DA MERAVIGLIOSE OPERE D'ARTE È in edicola il 4° volume

DANTE ALIGHIERI 700 ANNI DIVINA COMMEDIA

OGGI ALLE 12 IL GIURAMENTO DEL GOVERNO: 23 MINISTRI, 15 I POLITICI E 8 LE DONNE. SPERANZA, DI MAIO E LAMORGESE GUIDANO IL GRUPPO DEI RICONFERMATI

Draghi, ai tecnici i ruoli chiave

Il fedelissimo Daniele Franco all'Economia, il manager Colao al digitale e l'ex direttore dell'Iit Cingolani alle politiche verdi
Nasce il dicastero del Turismo, i Trasporti vanno a Giovannini. Al ligure Orlando il Lavoro: dovrà gestire il rischio licenziamenti

Mario Draghi ha accettato l'incarico e ha annunciato la lista dei ministri: sono 23, con una prevalenza numerica di politici (15) ma con le deleghe chiave legate all'utilizzo dei fondi europei che vengono affidate a 8 tecnici. I numeri: 4 ministri sono di M5s, 3 del Pd, 3 della Lega, 3 di Forza Italia, uno a testa di Leu e Iv. Le donne sono 8. All'Economia va Daniele Franco, ex direttore generale di Bankitalia. Il ligure Andrea Orlando è ministro del Lavoro.

SERVIZI / PAGINE 2-9

ROLLI

I PERSONAGGI

Amabile, Baroni, Grignetti, Spini / P. 4-5

Le scelte del premier per gestire i fondi dell'Ue

I PARTITI

Bertini, La Mattina, Lombardo / P. 8-9

Salvini scalpita, M5S delusi Un caso donne agita i Pd

IL COMMENTO

MAURO BARBERIS

UNA RICETTA COSTRUITA SU TRE INGREDIENTI

Il governo potrà fare bene se manterrà il sobrio equilibrio raggiunto grazie alle mani libere del premier nella scelta dei ministri.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

La squadra

I ministri del nuovo governo

Sottos. presidenza del Consiglio **Roberto Garofoli**	Tecnico		
Esteri **Luigi Di Maio**	M5S		
Interni **Luciana Lamorgese**	Tecnico		
Economia **Daniele Franco**	Tecnico		
Sviluppo economico **Giancarlo Giorgetti**	Lega		
Giustizia **Marta Cartabia**	Tecnico		
Istruzione **Patrizio Bianchi**	Tecnico		
Università **Cristina Messa**	Tecnico	Rapporti col parlamento **Federico D'Incà**	M5S
Politiche agricole **Stefano Patuanelli**	M5S	Innovazione tecnologica **Vittorio Colao**	Tecnico
Infrastrutture e Trasporti **Enrico Giovannini**	Tecnico	Pubblica amministrazione **Renato Brunetta**	FI
Difesa **Lorenzo Guerini**	PD	Affari regionali **Maria Stella Gelmini**	FI
Sanità **Roberto Speranza**	LEU	Sud e coesione **Mara Carfagna**	FI
Ambiente/Transizione ecologica **Roberto Cingolani**	Tecnico	Politiche giovanili **Fabiana Dadone**	M5S
Cultura **Dario Franceschini**	PD	Pari opportunità **Elena Bonetti**	IV
Turismo **Massimo Garavaglia**	Lega	Disabilità **Erika Stefani**	Lega

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO MARIO DRAGHI

SENZA PORTAFOGLIO

L'EGO - HUB

LE NOSTRE INIZIATIVE

L'AGENDA DEL FISCO IN OMAGGIO LUNEDÌ 15 FEBBRAIO

CON IL SECOLO XIX

Domani su Specchio la grande corsa a conquistare Marte

Nel supplemento domenicale Specchio (a 50 centesimi più il prezzo del giornale) i segreti della sfida per raggiungere Marte.

IN ABBINAMENTO CON IL SECOLO XIX

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

BUONGIORNO

È sempre domenica

MATTIA FELTRI

Bisogna essere onesti, e dare ragione ad Alessandro Di Battista. Oddìo, ho appena scritto una frase di cui non condivido una sola parola. Comunque, getto il cuore oltre l'ostacolo e la confermo: quando Di Battista sostiene che non è blasfemo criticare Mario Draghi, fa un'opera di salute pubblica, specialmente in giorni di mitologia draghiana, la sobrietà, la competenza, l'autorevolezza, la riservatezza, l'eleganza, i titoli, gli eloquenti silenzi, tutto vero, per carità, ma per esempio ieri è stato annunciato l'arrivo del premier al Quirinale per le 19.00, e quando poi il premier è arrivato al Quirinale alle 19.00 lo sbalordimento ha attraversato l'opinione pubblica: è arrivato alle 19.00! Ecco che siamo: un Paese dove la puntualità è sbalorditiva. Ci aveva visto giusto chi definiva l'Italia una sterminata domenica. Quindi sì, criticare Draghi non è blasfemo, è sano, è sanissimo. Semmai lascia leggermente disorientati il caso in questione, quello del critico e del criticato. Fra molto altro, governatore di Bankitalia e presidente della Bce il criticato, mentre del critico – cito a memoria – si ricordano escursioni in Sudamerica e in India, ingaggi da animatore di villaggi vacanze, un'esperienza da parlamentare d'opposizione, anche attività da me particolarmente quotate, come quella di barman in spiaggia. I due curriculum appaiono abbastanza asimmetrici, il che non deve però impedire, per la sacra libertà di opinione, a Di Battista di esprimere la sua, e nemmeno sul presidente del Consiglio, perlomeno in omaggio alla vecchia sentenza secondo cui la mediocrità non conosce nulla di superiore a sé stessa.

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

€ 2,50* in Italia — Sabato 13 Febbraio 2021 — Anno 157°, Numero 42 — ilsole24ore.com

*in vendita abbinata obbligatoria con Enigmistica24 (Il Sole 24 Ore € 2,00 + Enigmistica24 € 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati, il Sole 24 Ore ed Enigmistica24, in vendita separata

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCB Milano

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

In edicola
Superbonus 110%: la nuova guida fino a domani con Il Sole 24 Ore
— in vendita a 0,50 euro

Cassazione
Reati tributari, può essere sequestrata la prima casa
Laura Ambrosi *— a pagina 22*

MD
Buona Spesa Italia!

FTSE MIB 23410,60 +0,44% | SPREAD BUND 10Y 92,30 +1,70 | €/$ 1,2108 -0,32% | ORO FIXING 1816,35 -1,29% | Indici&Numeri → PAGINE 26-29

Draghi, un governo tecnico-politico Franco all'Economia, Giorgetti al Mise

IL NUOVO GOVERNO

Garofoli sottosegretario a palazzo Chigi. Patuanelli approda all'Agricoltura

Speranza resta alla Salute e Lamorgese agli Interni Bianchi all'Istruzione

Brunetta torna alla Pubblica amministrazione Carfagna e Gelmini ministre

Edizione chiusa in redazione alle 22.45

Oggi a mezzogiorno giura il nuovo Governo guidato da Mario Draghi. Un esecutivo tecnico e politico che dovrà traghettare l'Italia verso la ripresa dalla crisi pandemica con i fondi europei del Recovery Found. Molte le riconferme e altrettante le novità: su 23 ministri con e senza portafoglio, otto sono donne, quattro ministri del M5S, tre di Pd, Forza Italia e Lega e uno ciascuno per Leu e Italia Viva di Renzi. Il nome di maggior peso è quello di Daniele Franco, direttore generale della Banca d'Italia, che diventa ministro dell'Economia, mentre il leghista Giancarlo Giorgetti assume il ruolo di ministro dello Sviluppo economico. Roberto Giovannini arriva invece al dicastero delle Infrastrutture, Andrea Orlando al Lavoro. Altre novità sono Marta Cartabia alla Giustizia, Mara Carfagna al Sud, Maria Stella Gelmini agli Affari regionali, Renato Brunetta torna alla Pubblica amministrazione e Patrizio Bianchi all'Istruzione. Conferme per Di Maio agli Esteri, Lamorgese agli interni, Speranza alla Salute e Patuanelli che lascia il Mise per approdare all'Agricoltura. Importante lo sdoppiamento del Mibact retto da Franceschini che diventa ministro della Cultura, mentre Massimo Garavaglia diventa il nuovo ministro del Turismo. Roberto Garofoli è il nuovo sottesegretario alla Presidenza del Consiglio.
— Servizi da pagina 2 a pagina 7

I NUOVI MINISTRI E QUELLI CONFERMATI

Andrea Orlando Già vicesegretario del Pd

LAVORO
A Orlando la partita delle politiche attive e del reddito di cittadinanza

Enrico Giovannini Già Ministro del lavoro del governo Letta

INFRASTRUTTURE
Giovannini, cantieri e opere con l'attenzione alla sostenibilità

Luigi Di Maio Il ministro del M5S è stato confermato agli Esteri

ESTERI
Luigi Di Maio, la conferma vale il terzo mandato in tre anni

Sciolta la riserva. Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, e il premier incaricato, Mario Draghi

Massimo Garavaglia Già vicemministro dell'Economia (Conte 1)

TURISMO
A Garavaglia il nuovo dicastero (con portafoglio) voluto dalla Lega

Dario Franceschini Confermato ancora una volta alla Cultura

CULTURA
Franceschini guida il nuovo ministero della Cultura (senza il turismo)

Erika Stefani A capo del ministero fortemente chiesto dalla Lega

DISABILITÀ
Stefani, ritorna al Governo la ministra leghista (ex autonomie)

Cingolani e Colao super ministri alla transizione green e digitale

UOMINI E RECOVERY PLAN

L'Ambiente assorbirà le competenze energetiche oggi sparse in più portafogli

I due ministeri rispecchiano i capitoli chiave del piano europeo per la ripresa

È Roberto Cingolani il ministro per la Transizione ecologica del governo Draghi. Alle attuali competenze del ministero dell'Ambiente si aggiungeranno, ha spiegato Draghi, quelle energetiche oggi sparse in più ministeri. Si tratta della principale novità del nuovo esecutivo, l'unica annunciata durante le consultazioni del presidente incaricato e molto probabilmente determinante nel convincere una buona parte dei militanti del Movimento 5 Stelle a dare il sostegno all'ex presidente della Bce.

Vittorio Colao, ex ceo di Vodafone, sarà invece ministro senza portafoglio per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale.

Le denominazioni dei due dicasteri fanno esplicito riferimento ai due temi principali del Next generation Eu, lo strumento adottato definitivamente proprio ieri dall'Unione europea per rispondere alle conseguenze economiche della pandemia. Alla transizione verde e a quella digitale devono essere riservati rispettivamente il 37% e il 20% delle risorse europee nell'ambito del Recovery plan nazionale.
Perrone, De Biase e Marroni *— a pag. 4*

GUARDASIGILLI

Alla Giustzia Marta Cartabia, giurista e prima donna a diventare presidente della Corte costituzionale
Giovanni Negri *— a pag. 7*

BUSSOLA & TIMONE

FATTORI CHIAVE: REPUTAZIONE E ASPETTATIVE

di **Giovanni Tria**

Reputazione e aspettative sono fattori chiave per la ripresa. Dalla reputazione del governo e dalle aspettative che sarà in grado di generare dipenderà se il superamento della pandemia sarà accompagnato dal ritorno degli *animal spirits*.
— Continua a pagina 17

FALCHI & COLOMBE

LEZIONE ALLA UE DAL DIVORZIO ALL'ITALIANA

di **Donato Masciandaro**

Il futuro dell'Italia e dell'Europa dipenderà dalla capacità di coordinare la politica monetaria e quella della spesa pubblica. Nella storia italiana il "divorzio" tra Banca d'Italia e Tesoro del 1981 ci indica la formula.
— Continua a pagina 17

CRISTALLO RESORT & SPA
CORTINA D'AMPEZZO
THE LUXURY COLLECTION

" LE MONTAGNE CHIAMANO E IO DEVO ANDARE "
JOHN MUIR

booking@cristallo.it - tel. 0436.881111
www.cristallo.it

Banche, la pulizia dei conti vale 33 miliardi di deteriorati in meno

I BILANCI 2020

Le mosse degli istituti suggerite soprattutto dalla Vigilanza della Bce

Il vero effetto pandemia ancora non si vede sui bilanci bancari italiani. Ma i nostri istituti stanno già provando a fare i "compiti a casa" chiesti dalla Vigilanza. Tanto che nel corso del 2020 hanno liberato dai loro bilanci più del 40% dello stock complessivo Npl, ossia di crediti deteriorati. **Luca Davi** *— a pag. 14*

3 mila

Nel 2020, secondo i calcoli di S&P, si è superata su scala globale l'asticella dei 3mila miliardi di dollari nell'emissione di obbligazioni societarie per la prima volta nella storia

Bond societari
Obbligazioni corporate in scadenza: un muro alto 11mila miliardi
Maximilian Cellino *— a pag.10*

AIUTI ALL'INNOVAZIONE

Start up: bonus del 50% a tutti gli investimenti effettuati nel 2020

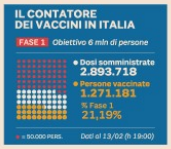
Presentazione online delle istanze. Possibilità di portare in avanti le eccedenze di detrazione, fino a un massimo di tre anni. E, soprattutto, attivazione di un meccanismo che consente di salvare gli investimenti già effettuati per tutto il 2020: a questo scopo ci sarà, tra marzo e aprile, una finestra speciale per fare domanda. Sta trovando il suo assetto definitivo il provvedimento, che attiva una norma prevista dal decreto Rilancio, relativo al bonus fiscale del 50% per le persone fisiche che investono, direttamente o indirettamente, nel capitale sociale di start up e piccole e medie imprese innovative.
Giuseppe Latour *— a pag. 20*

PANORAMA

LOTTA AL VIRUS

Covid, allarme per le varianti Stop spostamenti fino al 25 febbraio

Il Consiglio dei ministri ha varato ieri il Dl che proroga fino al 25 febbraio le misure restrittive anti Covid e i divieti di spostamento fra regioni. Ordinanza della Sanità: Liguria, Toscana, Abruzzo e Provincia autonoma di Trento diventano arancioni; Sicilia gialla. Cresce l'allarme per la diffusione della variante inglese su tutto il territorio che, secondo l'Iss, è destinata a diventare prevalente. *— a pagina 8*



RATING AMBIENTALE

La Bce accelera sul clima Nei piani c'è un Qe più verde

Ambiente, clima e sostenibilità diventeranno centrali nelle operazioni Bce. Ma in che misura una Bce più verde si tradurrà concretamente in un Qe più verde, e cioè più acquisti di Green bond o meno acquisti di emittenti con basso rating ambientale, resta da vedersi. *— a pagina 19*

INCENTIVI

Bonus viaggi per taxi e Ncc, in arrivo 35 milioni

Sono in arrivo i 35 milioni destinati ai Comuni per sostenere il trasporto pubblico di piazza, cioè taxi e noleggio con conducente. Sostegni che arriveranno sotto forma di buoni viaggio per i clienti che coprono il 50% dell'importo della corsa fino ad un massimo di 20 euro. *— a pagina 21*

ASSICURAZIONI

Unipol, utile a 864 milioni Maxi cedola di 0,28 euro

Il gruppo Unipol chiude il 2020 con un utile di 864 milioni di euro, -20,5% sul 2019, esercizio che beneficiava di una posta di 421 milioni legata alla contabilizzazione della quota in Bper. Il risultato normalizzato segna +23,6% a 905 milioni. Cedola in crescita del 55% a 0,28 euro ad azione. *— a pagina 15*

.food
ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE

Finanziamenti Cdp per 680 milioni al settore agroalimentare
Silvia Marzialetti *— a pag. 24*

Motori

SUPERCAR SOSTENIBILI

Audi sfida Tesla con la e-tron Gt
Simonluca Pini *— a pag. 23*

Mocerino FRUTTA SECCA

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Sabato 13 febbraio 2021
Anno LXXVII - Numero 43 - € 1,20
Sante Fosca e Maura

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

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

Fruits Beller by Mocerino

PIÙ CENCELLI CHE BANKITALIA

Non è un governo da Draghi

Finalmente la lista dei ministri Ma delude rispetto alle attese Restano in sella 8 del Conte bis

Nessuna svolta sulla pandemia Speriamo non salvi pure Arcuri E anche la Lamorgese resta lì...

L'esecutivo è molto politico ma a scegliere è il Quirinale e i leader non sono entusiasti

DI FRANCO BECHIS

Pensavamo fosse molto complicato fare il governo per Mario Draghi, che nel mare politico di questi anni non si era mai tuffato. Invece il prof.- premier ha avuto una idea semplice e a suo modo geniale: usare il «Bimbi», il frullatore amico di ogni casalinga (...)

Segue a pagina 5

Il Tempo di Oshø

Mattarella mantiene Speranza alla Salute

Carta alle pagine 2 e 3

Il Carroccio riparte da tre ministeri

La strategia di Salvini Lega di lotta e di governo

DI FRANCESCO STORACE

A via Bellerio fanno gli auguri ai loro tre ministri, personalità rodate all'amministrazione come Giancarlo Giorgetti, Massimo Garavaglia ed Erika Stefani, che faranno la loro degna figura. Matteo Salvini era stato chiaro: proponiamo temi, non nomi. (...)

Segue a pagina 5

Proteste nei partiti

In FI la spuntano i dissidenti Tra i dem rivolta delle donne

Alcamo e Solimene alle pagine 6 e 7

Colpo da fuoriclasse

Scatto di El-Shaarawy Fermato il ladro del suv

Ossino a pagina 19

Scempio a Prima Porta: controlli e sigilli del Nas. Denunciato l'amministratore di Ama, Zaghis

Scandalo al cimitero, sequestrato l'ossario

••• Scandalo al cimitero Flaminio a Roma. Controlli e sequestri. A Prima Porta i carabinieri hanno trovato cassette semi-aperte con i resti ossei, lavoratori in nero, uffici che non rispettavano le prescrizioni anti-Covid e pure una discarica abusiva. L'amministratore di Ama, Zaghis, è stato denunciato.

Di Corrado a pagina 18

No alla domenica ecologica

Appello dei ristoratori «Raggi salvaci il pranzo»

Verucci a pagina 17

Prorogate le restrizioni

Stop ai viaggi tra regioni E l'Abruzzo è arancione

Carta a pagina 10

Il governo Draghi ha partorito senza alcun Travaglio

LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX
PATEK PHILIPPE
AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE
www.laurenti.info
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo

Voglio complimentarmi con il romanziere Maurizio De Giovanni, che in questo momento, come autore, è presente nella serie "Mina settembre", in onda la domenica su Raiuno e in quella del "Commissario Ricciardi", con Lino Guanciale, in onda il lunedì su Raiuno alle 21.15. Maurizio De Giovanni è un romanziere affermato ed è un caso estremamente positivo che i dirigenti della televisione abbiano scelto suoi romanzi o la sua collaborazione per la fiction. Certamente, se la fiction si avvale di scrittori di successo, ne avrà vantaggio. (...)

Segue a pagina 27

Sabato 13 Febbraio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 36 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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

IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Superbonus, la cessione dei crediti è a forte rischio riciclaggio. L'allarme dell'Uif

Mandolesi a pag. 23

M5s, chi sono i parlamentari che non voteranno Draghi e seguiranno il contestatore Di Battista

Carlo Valentini a pagina 8

ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

LUNEDÌ IN EDICOLA

Albi professionali senza appeal

Solo il 29% dei laureati in ingegneria si abilita (il 2% tra gli junior) e poi meno della metà si iscrive all'albo. Architetti dimezzati in vent'anni

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Caro Professore, Signor Presidente,

coloro che vorrebbero tirarLa per la giacca sono numerosissimi e per fortuna del Paese frustrati dalla Sua indifferenza. Quindi, questa lettera aperta non aspira a chiederLe niente, perché l'argomento è la democrazia che fa parte del Suo Dna. È tuttavia una lettera i cui contenuti avrebbero anche potuto far parte di una consultazione con chi rappresenta coloro che difendono la democrazia con una informazione professionale, di qualità. Sicuramente le troppe voci da sentire non hanno permesso di consultare anche la **Federazione italiana dei giornali**, che appunto possono scrivere ogni giorno e ormai durante tutto il giorno che cosa sta avvenendo per la democrazia di fronte allo sconvolgimento del mercato di riferimento dell'informazione. Ma proprio mentre Lei incassava, mercoledì 10, due fondamentali

continua a pag. 2

Solo il 29% dei laureati in ingegneria consegue poi l'abilitazione. Tra i laureati di primo livello, coloro che si abilitano non si arriva al 2%. E meno della metà poi entra a far parte dell'albo professionale. Stessa sorte per gli architetti; dal 2000 ad oggi, il numero di abilitati si è in sostanza dimezzato.
L'analisi è stata realizzata dal Centro studi del Consiglio nazionale ingegneri.

Damiani a pag. 29

IN EUROPA

La Francia vuole i migliori asset italiani per rafforzarsi

Pelanda a pag. 12

Rondolino: i comunisti ci sono. Di testa, almeno

Pistelli a pag. 9

DIRITTO & ROVESCIO

*In occasione della presentazione della lista dei ministri del governo **Draghi**, abbiamo assistito per 45 minuti (un'eternità con i tempi televisivi) alla trasmissione a reti unificate dell'aria fritta. Partiamo dalla premessa, annunciata da tutti i conduttori e dai giornalisti incapretiati dalle mascherine in sosta davanti al Quirinale, e cioè che nessuno, proprio nessuno e per ammissione di tutti aveva un'idea di quali erano coloro che avrebbero potuto essere i ministri perché Draghi, i nomi, fino a quel momento, si li era tenuti solo per sé. Partendo da questo fatto i conduttori hanno tentato di far illustrare dai partecipanti la lista che non si conosceva. Sono stati mandati in onda servizi con nomi destituiti di fondamento. E questo, non il giorno prima della comunicazione ufficiale, ma pochi minuti prima. Insomma, hanno discusso per 45 minuti sul niente, arrampicandosi sui muri. Uno spetiacolo patetico.*

ISOPREN
EXCELLENCE IN RUBBER SOLUTIONS

68 ANNI DI ECCELLENZA
MADE IN ITALY

Dalla tradizione all'innovazione con articoli tecnici di qualità e lunga durata

La mission di ISOPREN è quella di realizzare articoli tecnici destinati prevalentemente al Business to Business.

Produciamo componenti in gomma di alto contenuto tecnologico con mescole elastomeriche di nostra formulazione.

Un'ampia gamma di articoli proposti sia in piccoli che grandi lotti.

- GIUNTI DI COMPENSAZIONE
- ANELLI IN GOMMA PER IMPIANTI DI RISALITA
- PISTONI PER POMPE CALCESTRUZZO E PERFORAZIONE
- RIVESTIMENTO CILINDRI E RULLI
- ARTICOLI A DISEGNO

ISOPREN srl
Via A. Merli, 6 - 20095 Cusano Milanino (MI) - Italia - Tel. 02 6193626 - info@isopren.it | www.isopren.it | Processo produttivo degli anelli per impianti a fune certificato da TÜV | Certificata ISO 9001

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50
Con «Il decreto ristori» a € 6,00 in più; Con «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più; Con «Le nuove regole per sindaci e revisori» a € 8,90 in più; Con «Tuir 2021» a € 9,00 in più

1.599.000 Lettori (Audipress 2020/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 163 - Numero 43

QN Anno 22 - Numero 43

LA NAZIONE

SABATO 13 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Covid, Perugia resta rossa. Allarme varianti, spostamenti vietati, sci a rischio

La Toscana in arancione Chiudono i locali pubblici

Servizi da pagina **10** a pagina **15**

ristora INSTANT DRINKS

Il governo di responsabilità nazionale

Mario Draghi ha presentato la squadra: 23 ministri (15 uomini e 8 donne), più politici che tecnici. Non ci sono i leader di partito Nove i confermati, fra cui Di Maio, Speranza, Lamorgese, Franceschini e Guerini. Oggi a mezzogiorno il giuramento al Quirinale

Servizi da pag. **3** a pag. **9**

Il massimo equilibrio possibile

Una formula che soddisfa (quasi) tutti

Bruno Vespa

Sergio Mattarella e Mario Draghi hanno applicato alla lettera l'articolo 92 della Costituzione: il presidente della Repubblica nomina il presidente del Consiglio e – su proposta di questi – i ministri. Entrare nel suk delle trattative in una situazione di emergenza sarebbe stato devastante e in contraddizione con la figura stessa del presidente incaricato.
Il primo ministro si è occupato prevalentemente della scelta dei tecnici, mentre Mattarella e i suoi consiglieri hanno drizzato le antenne sulle compatibilità tra partiti e sugli equilibri all'interno dei partiti. Si prenda il caso Zingaretti. Il segretario del Pd sarebbe entrato volentieri nel governo.

Continua a pagina **2**

La Cassazione: «Era senza pantaloncini»

La morte di Martina «Il suicidio non regge»

Mannino a pagina **18**

Svolta nel giallo di Macerata: due arresti

La fine di nonna Rosina Uccisa da figlia e nipote

Pagnanelli a pagina **19**

MD

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

ROBINSON D DLui D

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 37 **Sabato** 13 febbraio 2021

Oggi con *Robinson*, *D*, *DLui* e in regalo il libro di Eco In Italia € 2,50

MD

IL NUOVO ESECUTIVO

Task force Draghi

Nasce un governo con 8 tecnici e 15 politici. Franco all'Economia, Cingolani alla Transizione ecologica, Colao all'Innovazione Cartabia alla Giustizia. Confermati Di Maio, Guerini, Franceschini, Speranza, Lamorgese. Arrivano Brunetta, Gelmini, Carfagna, Orlando

Gli obiettivi: riforme e coesione sociale. Ministri, primato del Nord

Il commento

Una squadra di rivali

di **Claudio Tito**

Il governo Draghi non è un governo politico. E nemmeno tecnico-politico. È semmai un governo tecnico con uno scopo principale e pochi obiettivi secondari. Al quale partecipano dei ministri che nella loro vita svolgono la professione del politico. Ma questa caratteristica non può e non deve trarre in inganno.

● *a pagina 4*

Il punto

Nel segno dell'equilibrio

di **Stefano Folli**

Come si è capito dalla lista dei ministri, non è un governo esplosivo e rivoluzionario. Non è un governo che abbaglia. O che soddisfa tutte le attese, davvero troppe, che si erano create. C'era il desiderio diffuso di assistere a un totale rivolgimento di persone e di attitudini, come se stessimo per entrare in una nuova era.

● *a pagina 29*

Il caso

Se la sinistra dimentica le donne

di **Concita De Gregorio**

Parole, tante. Dichiarazioni di intenti, quote, proclami. Alla prova dei fatti, poi, la sinistra non porta donne al governo. Zero, dal Pd e da Leu. È tristissimo, è antistorico – desolante guardare al resto del mondo – ma è così: inconfutabile.

● *a pagina 28*

Altan

di **Amato, Ceccarelli, Ciriaco, Cuzzocrea, De Giorgio, Lauria Lopapa, Milella, Petrini, Pucciarelli, Vecchio, Venturi Vitale** *e* **Zunino** ● *da pagina 2 a pagina 15*

FILIPPO MONTEFORTE/AFP

▲ **Al Quirinale** Il premier Mario Draghi dopo l'incontro con Mattarella

Colao

La rivincita del manager sull'avvocato del popolo

di **Francesco Manacorda**

● *a pagina 7*

Intervista a Cassese

"Noi con Ciampi eravamo a termine, questo durerà"

di **Eugenio Occorsio**

● *a pagina 13*

Cingolani

Al fisico dell'energia verde i fondi chiave del Recovery

di **Luca Fraioli**

● *a pagina 7*

Il personaggio

Quel che resta di Conte nel giorno dell'addio

di **Francesco Merlo**

● *a pagina 29*

Cultura

Così la grazia può farsi beffa della morte

di **Eugenio Scalfari**

Il mondo dei sentimenti sarebbe incompleto se non ci fosse la grazia ad arricchirlo. In realtà non è esatto definire la grazia come un sentimento e un dono: deriva da una sconosciuta combinazione di ormoni, ereditarietà, centri energetici e campi magnetici.

● *a pagina 31*

Oggi e domani

Questioni di cuore di Natalia Aspesi e gratis i libri di Eco

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27 /02/2004 - Roma.

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

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

con N. Aspesi **Questioni di cuore vol. 1** €11,40

NZ

Covid Un caso su 5 da variante inglese
Spostamenti vietati fino al 25 febbraio
BERLINGHIERI, PAGANI E RUSSO – PP. 14-15

Casalino L'ex portavoce di Conte
"A Palazzo Chigi io ci torno di sicuro"
IL COLLOQUIO DI ANDREA MALAGUTI – P. 13

Linus "Oggi si celebra la radio
Così quella voce mi ha stregato"
L'INTERVENTO DI LINUS – P. 31

NOBIS ASSICURAZIONI

LA STAMPA

SABATO 13 FEBBRAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 155 II N.43 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!
www.nobis.it

NASCE IL GOVERNO DRAGHI: 23 MINISTRI, DI CUI 15 POLITICI E 8 TECNICI. TRA LE SORPRESE, CINGOLANI E COLAO. E IL PREMIER SALUTA I FOTOGRAFI CON UN AUTO-AUGURIO

UN' EDIZIONE PRESTIGIOSA ARRICCHITA DA MERAVIGLIOSE OPERE D'ARTE
È in edicola il 4° volume
DANTE ALIGHIERI 700 ANNI DIVINA COMMEDIA

IL GRANDE COMPROMESSO

MARCELLO SORGI

È un perfetto compromesso tra vecchio e nuovo, tecnici e politici, uomini e donne, novità e grandi ritorni, profili alti e meno alti, il governo presentato ieri sera da Mario Draghi al Quirinale. Se anche fosse vero, ed è difficile crederci, che il premier ha fatto di testa sua e ha telefonato ai segretari dei partiti della maggioranza dieci minuti prima di salire al Colle, come ha raccontato Salvini al Tg di Mentana, se ne ricava che premier e Presidente della Repubblica, lavorando insieme alla lista dei ministri, si sono dimostrati al corrente della mappa più aggiornata dell'articolazione correntizia, prima che politica, dell'attuale panorama parlamentare.

CONTINUA A PAGINA 29

IL QUIRINALE

L'IMPRONTA DI MATTARELLA

UGO MAGRI

A Sergio Mattarella è riuscita un'impresa ai limiti dell'impensabile: mettere insieme un governo di persone stimate e rispettabili, con un tasso di competenza del tutto inusuale, guidato dall'unico vero fuoriclasse che all'estero ci viene riconosciuto, e con il sostegno dell'intero Parlamento (tranne i Fratelli d'Italia). Per trovare un altro governo così largamente supportato bisogna risalire addirittura alla «solidarietà nazionale», quarto governo Andreotti, in piena emergenza terrorismo. Il primo a dubitare di riuscirci era Mattarella medesimo. È arrivato a dare forse il meglio del suo settennato quasi controvoglia, con lo stato d'animo di chi avrebbe mille volte preferito che i partiti si fossero messi d'accordo tra loro. – P. 3

"Crepi il lupo"

Il presidente del Consiglio, Mario Draghi, fotografato dopo il colloquio con il Capo dello Stato, Sergio Mattarella

EPA/ROBERTO MONALDO

SERVIZI – PP. 2-12

L'EUROPA

IL RECOVERY PLAN IN MANO AI TECNICI

FRANCESCA SFORZA

Ce lo chiede l'Europa, i tempi dell'Europa, l'Europa che ci guarda. Se c'è un attore che in questa crisi ha avuto il ruolo di convitato di pietra, questa è l'Europa. – P. 29

I PARTITI

QUATTRO NEMICI IN COABITAZIONE

FEDERICO GEREMICCA

Sembrava impossibile, ma è successo. Dopo il patto Salvini-Di Maio e quello Di Maio-Zingaretti, tutti e tre si ritrovano nello stesso governo. – P. 29

LE DONNE

MINISTRE, LA PARITÀ PUÒ ATTENDERE

FRANCESCA SCHIANCHI

Anche stavolta, all'equilibrio di genere ci pensiamo la prossima volta. Draghi vuole un governo per metà di donne, si diceva nei giorni della vigilia. – P. 29

LA STORIA

UNA RIVOLUZIONE IN TRENTA GIORNI

FLAVIA PERINA

È passato un mese dall'avvio della crisi – le dimissioni di Bellanova e Bonetti, il 13 gennaio scorso – e la sua soluzione, il Mario Draghi Day. – P. 12

BUONGIORNO

È sempre domenica

MATTIA FELTRI

Bisogna essere onesti, e dare ragione ad Alessandro Di Battista. Oddio, ho appena scritto una frase di cui non condivido una sola parola. Comunque, getto il cuore oltre l'ostacolo e la confermo: quando Di Battista sostiene che non è blasfemo criticare Mario Draghi, fa un'opera di salute pubblica, specialmente in giorni di mitologia draghiana, la sobrietà, la competenza, l'autorevolezza, la riservatezza, l'eleganza, i titoli, gli eloquenti silenzi, tutto vero, per carità, ma per esempio ieri è stato annunciato l'arrivo del premier al Quirinale per le 19.00, e quando poi il premier è arrivato al Quirinale alle 19.00 lo sbalordimento ha attraversato l'opinione pubblica: è arrivato alle 19.00! Ecco che siamo: un Paese dove la puntualità è sbalorditiva. Ci aveva visto giusto chi definiva l'Italia una sterminata domenica. Quindi sì, criticare Draghi non è blasfemo, è sano, è sanissimo. Semmai lascia leggermente disorientati il caso in questione, quello del critico e del criticato. Fra molto altro, governatore di Bankitalia e presidente della Bce il criticato, mentre del critico – cito a memoria – si ricordano escursioni in Sudamerica e in India, ingaggi da animatore di villaggi vacanze, un'esperienza da parlamentare d'opposizione, anche attività da me particolarmente quotate, come quella di barman in spiaggia. I due curriculum appaiono abbastanza asimmetrici, il che non deve però impedire, per la sacra libertà di opinione, a Di Battista di esprimere la sua, e nemmeno sul presidente del Consiglio, perlomeno in omaggio alla vecchia sentenza secondo cui la mediocrità non conosce nulla di superiore a sé stessa.

CO.ALVI RAZZA PIEMONTESE
Coalvi

Vanguard
VALUE TO INVESTORS
Scopri di più
www.it.vanguard
Per investitori professionali

RITORNANO I DIVIDENDI
LE BANCHE PIÙ GENEROSE

IN ALLEGATO Class
WHATSAPP? Se mi vendi TI CANCELLO

www.milanofinanza.it

MILANO FINANZA

€ 5,50* Sabato 13 Febbraio 2021 Anno XXXII - Numero 031 MF il quotidiano dei mercati finanziari
Class editori
*Questa settimana Milano Finanza in abbinamento obbligatorio ed esclusivo con Class a € 5,50 (Milano Finanza € 4,20 + Class € 1,30)
Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

Vanguard
VALUE TO INVESTORS
Scopri di più
www.it.vanguard
Per investitori professionali

PARLA MELONI (FDI) LO STATO PUÒ TENERSI IL MONTEPASCHI E BLINDARE TIM E BORSA SPA

Perché dico no ai francesi

INCHIESTA *Il nuovo ministero della Transizione Ecologica avrà presto 70 miliardi del Recovery da investire. Ne beneficeranno anche molte quotate. Ecco le più green di Piazza Affari*

Italia ~~ai~~ verde

Ripresa boom o decrescita felice?

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Caro Professore, Signor Presidente,

Coloro che vorrebbero tirarLa per la giacca sono numerosissimi e per fortuna del Paese frustrati dalla Sua indifferenza. Quindi, questa lettera aperta non aspira a chiederLe niente, perché l'argomento è la democrazia che fa parte del Suo Dna. È tuttavia una lettera i cui contenuti avrebbero anche potuto far parte di una consultazione con chi rappresenta coloro che difendono la democrazia con una informazione professionale, di qualità. Sicuramente le troppe voci da sentire non hanno permesso di consultare anche la **Federazione italiana dei giornali**, che appunto possono scrivere ogni giorno e ormai durante tutto il giorno che cosa sta avvenendo per la democrazia di fronte allo sconvolgimento del mercato di riferimento dell'informazione. Ma proprio mentre Lei incassava, mercoledì 10, due fondamentali approvazioni, quali quella con cui **Beppe Grillo** l'ha definita, rivolto ai suoi, «Draghi, uno di noi» (!!!) e il relativo plauso per l'ovvio inserimento nello schema di governo il ministero per la Transizione verde (ovvio, lo sa bene, perché ineluttabilmente previsto dal Recovery Plan), a Bruxelles il Parlamento europeo ha proclamato: «I colossi web paghino le notizie». In realtà, lo stesso Parlamento aveva

L'IMPRENDITORE VISIONARIO
Dalla Tesla ai viaggi spaziali, conviene investire su Musk?

PAESI SVILUPPATI VS EMERGENTI
Il vaccino è roba da ricchi Ma così ci perdono tutti

CROWD FUND ME

Soprattuto oggi, investi in economia reale

Su CrowdFundMe trovi le società più promettenti per diversificare il tuo portafoglio

Il futuro a portata di click

www.crowdfundme.it

Il Nautilus

Primo Piano

ENEL e Legambiente tracciano la rotta per la decarbonizzazione

Abele Carruezzo

Livorno. Sei azioni chiave per accelerare la fase della transizione energetica nel settore dei trasporti marittimi ed in particolare per i porti, terminal e infrastrutture logistiche. Per superare la crisi climatica, un contributo importante può essere dato dalla decarbonizzazione del sistema del trasporto marittimo, se applicate le tecnologie per l' elettrificazione dei consumi marittimo/ portuali, oltre alla logistica e delle attività portuali on-shore. Questo è quanto emerso in un webinar a Livorno, gestito da Enel in collaborazione con Legambiente, con la partecipazione del Mit e di Assoporti. Un report 'Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile', per puntare su innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria creando 'corridoi green', progressiva elettrificazione dei consumi attraverso l' utilizzo delle energie rinnovabili e conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale. Le azioni chiave riguardano: finalizzare il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al cold ironing in modo da renderla competitiva rispetto all' utilizzo dei motori di bordo; introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità; identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettrificazione; promuovere la progressiva elettrificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili; sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con la rete al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze. Una rotta da seguire per accelerare il processo di decarbonizzazione per Legambiente ed Enel X, la global business line del Gruppo Enel che progetta e sviluppa soluzioni incentrate sui principi di sostenibilità ed economia circolare, per fornire a persone, comunità, istituzioni e aziende un modello alternativo che rispetti l' ambiente e integri l' innovazione tecnologica nella vita quotidiana. Naturalmente questa è la rotta della nave 'Enel' con equipaggio 'Legambiente'; niente è contemplato se tutto ciò dovrà essere concordato con 'l' armatore', cioè con il territorio, con i sindacati per garantire l' occupazione durante la fase di transizione, con i Comuni e soprattutto con le Autorità di Sistema Portuale. Argomenti e procedure che faranno parte del programma ministeriale del nascente dipartimento della 'Transizione ecologica' del governo Draghi?

Informazioni Marittime

Primo Piano

Sostenibilità, progetto Legambiente-Enel X per i porti green

Sei le azioni chiave individuate: innovazione tecnologica, digitalizzazione, efficientamento energetico dei moli, integrazione scali marittimi-rete ferroviaria, elettrificazione dei consumi

Sono sei le azioni chiave per portare avanti la lotta alla crisi climatica attraverso la decarbonizzazione del trasporto marittimo . Nell' ordine: innovazione tecnologica, digitalizzazione, efficientamento energetico degli porti, integrazione tra porti e rete ferroviaria (corridoi green), progressiva elettrificazione dei consumi con fonti rinnovabili e supporto all' adeguamento degli scali e della flotta navale. È la ricetta proposta da Legambiente ed Enel X (la global business line del gruppo Enel che progetta e sviluppa soluzioni incentrate sui principi di sostenibilità ed economia circolare) contenuta nel rapporto "Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile", presentato nel corso di un webinar in diretta su facebook e sul sito della Nuova Ecologia e di Legambiente. Cold ironing Dal documento messo a punto, riferisce l' Ansa, emerge come questa sia "un' importante opportunità di innovazione, rafforzamento della filiera industriale del Paese e riduzione dell' inquinamento nelle città portuali italiane". In particolare, tra i capisaldi c' è il contributo tecnologico che può arrivare dal 'cold ironing', cioè dalla possibilità di abbattere le emissioni fornendo energia dalla terraferma alle navi ormeggiate in porto, fino ad azzerarle "se si alimentano con le rinnovabili"; oltre alla conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale. In questo modo si può tagliare anche l' inquinamento: le emissioni associate a questo settore - viene spiegato - "sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO2 all' anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra". Tecnologia matura "Il trasporto marittimo e le attività portuali - spiega Edoardo Zanchini , vicepresidente di Legambiente - risultano oggi ancora fortemente dipendenti per i loro consumi dalle fonti fossili. Da anni ci battiamo per ridurre l' inquinamento prodotto dalle navi nei porti delle città ed è arrivato il momento di investire sul cold ironing, una tecnologia oggi matura, e di rafforzare le connessioni con la rete ferroviaria per creare filiere di trasporto merci" a basso impatto di carbonio; "l' Italia - continua Zanchini - non perda questa preziosa occasione per mettere al centro del Recovery plan interventi che rivestono un ruolo importante nella lotta alla crisi climatica". Elemento centrale per la decarbonizzazione è il tema del cold ironing; il rapporto ricorda che ridurre le emissioni è "una priorità" della Sustainable and smart mobility strategy europea ed "un' emergenza indicata da operatori e dall' Organizzazione europea dei porti marittimi". E che la commissione Ue ha stabilito "l' obiettivo di ridurre del 90% le emissioni legate al settore dei trasporti entro il 2050 e nell' ambito delle misure Green Deal promuove lo sviluppo di alternative sostenibili ai combustibili fossili". Zero emissioni Si fa poi riferimento alla prospettiva dell' elettrificazione del trasporto fino a quello a 'zero emissioni' legato all' idrogeno rinnovabile, l' ammoniaca rinnovabile o le batterie da elettricità verde. Mentre sul versante della filiera merci serve "integrare le infrastrutture portuali con quelle ferroviarie, in modo da rendere competitiva la logistica", con l' attivazione dei corridoi green. Per Legambiente e Enel X sono sei le azioni per il 2021: una tariffa elettrica dedicata al cold ironing; introdurre finanziamenti pubblici per accelerare la transizione; avviare il processo di elettrificazione e progressività nell' uso di fonti rinnovabili; road map per l' elettrificazione dei porti; sviluppare infrastrutture ferroviarie nei porti. Anche perché - concludono - "l' abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T (la rete trans-europea dei trasporti) permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino".

Il Piccolo

Trieste

trieste e monfalcone: il bilancio del 2020

Il Covid stoppa la crescita del Porto Rinfuse giù, tengono i container

Il calo generale del 13% collegato alla crisi del greggio. Balzo in avanti dei traffici ro-ro a quota +5,25%

DIEGO D' AMELIO

ECONOMIA

Il Covid stoppa la crescita del Porto Rinfuse giù, tengono i container

Generali Italia accelera su salute e welfare

A Monfalcone pesano l'auto e il carbone destinato a A2A

trieste La pandemia arresta la crescita del porto di Trieste così come di quello di Monfalcone. Il coronavirus impatta anche sulla logistica via mare, ma le perdite nel campo dei container sono contenute e l' Autorità portuale registra una crescita per quanto riguarda i traghetti con la Turchia, smentendo le prime previsioni negative emerse nelle scorse settimane sui ro-ro. Lo scalo giuliano risente degli effetti globali del Covid, ma l' Authority rivendica che «l' impatto sull' attività del porto è stato contenuto per alcuni settori fondamentali che hanno saputo resistere, dando anche qualche segnale di ripresa». A livello generale, la riduzione è però a due cifre: guardando infatti alla movimentazione complessiva del 2020, i 54 milioni di tonnellate segnano un calo del -13% rispetto all' anno precedente. Si tratta di circa 8 milioni di tonnellate in meno: un ribasso da ascrivere alla performance negativa riscontrata dall' oleodotto. Le cosiddette rinfuse liquide si fermano a 37,5 milioni di tonnellate contro le oltre 43 del 2019. Il greggio paga la crisi internazionale e questo penalizza Trieste, primo porto petrolifero del mediterraneo. La buona notizia è tuttavia che proprio qui si concentrano tre quarti dei volumi mancanti, a dimostrazione della capacità di tenuta degli ambiti strategici, come container e semirimorchi. Il comparto più dinamico è il ro-ro, che cresce del 5,25% sul 2019: un rimbalzo che non colma i risultati molto negativi di quell' annata (quando le perdite sfiorarono il -30%), ma che segna l' inversione del trend. Sono 245 mila le unità transitate per Trieste e l' Autorità portuale sottolinea «il consolidamento dei risultati positivi dell' ultimo trimestre 2020 e, nel singolo mese di dicembre, un ulteriore rialzo che registra un aumento del 25%». Vengono dunque ribaltate le previsioni (-4,4% sul traffico traghetti) diramate in precedenza da Samer & Co. Shipping, che spiega come «il dato a consuntivo dell' Autostrada del mare, grazie al forte e inaspettato aumento del mese di dicembre, ha portato a numeri migliori: il leggero decremento si è trasformato nel buon +7% riscontrato dall' Autorità». I container segnano al contrario una flessione, ma ridotta ad un -2%: 776 mila teu contro i 789 mila del 2019. Nella vicina Venezia la riduzione si avvicina all' 11%. Si tratta, sottolinea l' Ap, di una contrazione «minima, tenendo in considerazione la crisi in corso. È riconducibile al decremento del traffico container sui traghetti da e per la Turchia, non a quello di lunga percorrenza con il Far East. Infatti, il terminal container del molo VII con 692.800 Teu, ha retto molto bene la crisi, attestandosi sui valori raggiunti nel 2019, senza riportare alcuna perdita». La chiusura della Ferriera incide invece con forza sul segmento delle rinfuse solide, che paga l' assenza di traffici di carbone e minerali generato dallo stabilimento siderurgico di Servola. In questo caso il calo è del -70%. Moderato è infine l' arretramento delle merci varie (-5%), che a dicembre tornano però a crescere di un +3%. Il primo porto ferroviario d' Italia paga sul piano dei traffici via treno. Nel 2020 i convogli sono stati 8 mila, con un -17% sul 2019. «Anche in questo caso - recita la nota - non ha pesato la pandemia, ma il ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina. Senza di questi, la perdita complessiva del traffico ferroviario nel comprensorio portuale, sarebbe stata assai più contenuta: -8%».

Il Piccolo

Trieste

Per il presidente Zeno D' Agostino, «nonostante la congiuntura, i dati ci restituiscono un' idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri dalla fase pre-Covid. Se misuriamo il sistema sul valore prodotto per il territorio e non solo sui numeri statistici, va rilevato che quest' anno il porto ha fatto passi da gigante. Non solo ha continuato a lavorare durante il lockdown, ma ha visto grandi trasformazioni e nuovi investimenti internazionali». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

il focus

A Monfalcone pesano l' auto e il carbone destinato a A2A

GIULIO GARAU

ECONOMIA

Il Covid stoppa la crescita del Porto Rinfuse giù, tengono i container

Generali Italia accelera su salute e welfare

A Monfalcone pesano l'auto e il carbone destinato a A2A

MONFALCONE In calo i traffici del porto di Monfalcone, lo scalo che da gennaio è in mano all' Autorità di sistema del mare Adriatico orientale e che viene gestito assieme a Trieste. Una realtà mai decollata a causa delle pesanti eredità: frammentazione di interlocutori, assenza di un unico gestore, gap infrastrutturali. Questi, tra gli altri, i motivi del calo dei traffici a cui vanno a sommarsi le difficoltà economiche provocate dalla pandemia da Covid. La movimentazione complessiva è stata pari a 2 milioni e 900 mila tonnellate di merce, in flessione del -28% rispetto al 2019. Il settore delle rinfuse solide ha registrato un arretramento del -31% con 2 milioni e 30 mila tonnellate, mentre le merci varie hanno perso il 20%. Ad incidere sull' andamento negativo di Portorosega è stato principalmente il calo del carbone destinato alla centrale A2A, (-95%) con 22 mila tonnellate. I prodotti metallurgici che rappresentano la prima tipologia merceologica per peso con il 63% del traffico complessivo del porto, riportano una perdita del 21%, mentre la cellulosa, secondo settore dello scalo per peso, si attesta sulle 710 mila tonnellate manipolate (-9%). Pure il traffico di autovetture gestito dalla Cetal, società controllata dal Gruppo Grimaldi, riporta un saldo negativo (-40%) con 86 mila 200 unità transitate, ripartite fra autoveicoli ed autovetture delle più note case automobilistiche, con una media mensile di più di 7 mila mezzi trasportati su 5 collegamenti mensili medi con Grecia, Israele e Turchia. Anche in questo caso ha pesato la crisi globale della filiera automobilistica dovuta alla pandemia. Ora si attende il rilancio con la nuova organizzazione degli spazi e le concessioni alle imprese portuali: Cetal, Midolini, MarterNeri e Compagnia portuale. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ansa

Trieste

Porti:2020,Trieste' tiene', movimento merci 54mln tonn (-13%)

Già in ripresa alcuni comparti. Ro-Ro +7% (dicembre+25%) TEU -2%

(ANSA) - TRIESTE, 12 FEB - Nel 2020 il Porto di Trieste ha movimentato complessivamente oltre 54 milioni di tonnellate di merce, con un ribasso del 13% su base annuale, pari a 8 milioni di tonnellate in meno sul 2019. La contrazione è da ascriversi alla performance negativa delle rinfuse liquide (-13%) con 37,5 milioni di tonnellate movimentate, corrispondente a circa il 73% del calo dei volumi totali. L' impatto della pandemia sull' attività del porto di Trieste è stato tuttavia contenuto per alcuni settori fondamentali che hanno saputo resistere, dando anche qualche segnale di ripresa. Così il Ro-RO registra +7%, grazie al consolidamento dei risultati positivi dell' ultimo trimestre quando le unità transitate sono state 243.500. Nel solo dicembre si è registrato un aumento del +25%. I container hanno registrato una minima flessione (-2%) con 776.000 TEU movimentati, riconducibile al decremento del traffico TEU sui traghetti Ro-Ro da e per la Turchia e non a quello di lunga percorrenza con il Far East. Infatti, il terminal container del molo VII con 692.800 TEU, ha retto molto bene la crisi, attestandosi sui valori del 2019, senza alcuna perdita. Fortemente colpito è il segmento delle rinfuse solide (-70%), arretrano le merci varie (-5%), per via del crollo della domanda, del calo dei prodotti metallurgici, minerali e del carbone, in seguito alla chiusura dell' impianto siderurgico triestino della Ferriera di Servola. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, nel 2020 lo scalo giuliano ha operato 8.000 treni (-17%). Anche in questo caso non ha pesato la pandemia, ma il ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina. Senza di questi, la perdita complessiva del traffico ferroviario nel comprensorio portuale, sarebbe stata assai più contenuta (-8%). "Nonostante la congiuntura, i dati ci restituiscono un' idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri dalla fase pre-Covid", commenta Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità portuale. "Se misuriamo il sistema sul valore prodotto per il territorio e non solo sui numeri statistici, va rilevato che quest' anno il porto ha fatto passi da gigante. Non solo ha continuato a lavorare durante il lock down, ma ha visto grandi trasformazioni e nuovi investimenti internazionali". Infine, per quanto riguarda il Porto di Monfalcone, la movimentazione complessiva è stata pari di 2,9 milioni di tonnellate di merce, in flessione del -28%. Il settore delle rinfuse solide ha registrato un arretramento del -31% con 2.030.000 tonnellate, mentre le merci varie hanno perso il 20% . Nello specifico, ad incidere sull' andamento negativo di Portorosega è stato principalmente il calo del carbone (-95%) con 22.000 tonnellate. I prodotti metallurgici che rappresentano la prima tipologia merceologica per peso con il 63% del traffico complessivo del porto isontino, riportano una perdita del 21%, mentre la cellulosa, secondo settore dello scalo per peso, si attesta sulle 710.00 tonnellate manipolate (-9%). Pure il traffico di autovetture gestito dalla Cetal, società controllata dal Gruppo Grimaldi, riporta un saldo negativo (-40%) con 86.200 unità transitate, ripartite fra autoveicoli ed autovetture delle più note case automobilistiche, con una media mensile di più di 7.000 mezzi trasportati su 5 collegamenti mensili medi con Grecia, Israele e Turchia. Anche in questo caso ha pesato la crisi globale della filiera automobilistica dovuta alla pandemia. (ANSA).

Corriere Marittimo

Trieste

2020, Trieste: Tengono ro-ro e container - In forte sofferenza le rinfuse solide (-70%)

TRIESTE - I traffici del porto di Trieste nel 2020 colpiti solo marginalmente dalla pandemia. I settori fondamentali per il porto, quali ro-ro e i container, hanno mostrato di resistere all'impatto del Covid che ha invece coinvolto i traffici internazionali. Molo VII, il Terminal container Trieste Marine Terminal (TMT) non ha particolarmente sofferto la carenza di container vuoti e equipment grazie ad un sostenuto flusso di container in importazione e un rapido turn-around supportato dalla rete ferroviaria. Segnali di forte sofferenza invece per i settori: rinfuse liquide (-13%) ma soprattutto per le rinfuse solide (-70%) causato dal calo generalizzato dei prodotti metallurgici, minerali e del carbone, in seguito alla chiusura dell'impianto siderurgico triestino della Ferriera di Servola. Vediamo nel dettaglio: Pertanto il comparto più dinamico è stato il Ro-RO con una crescita del 7% sul 2019, grazie al consolidamento dei risultati positivi dell'ultimo trimestre del 2020 toccando le 243.500 unità transitate. E nel singolo mese di dicembre, vira ulteriormente al rialzo, registrando un aumento a doppia cifra (+25%). La flessione dei contenitori è stata del -2% con 776.000 TEU movimentati riconducibile al decremento del traffico TEU sui traghetti Ro-Ro da/per la Turchia e non a quello di lunga percorrenza con il Far East. Il terminal container Molo VII, Trieste Marine Terminal con 692.800 TEU, ha retto molto bene la crisi, grazie ad una riduzione dei tempi di lavorazione e alla presenza della rete ferroviaria. Il terminal si è pertanto attestato sui valori raggiunti nel 2019, senza riportare alcuna perdita. In proposito l'imprenditore Antonio Maneschi, presidente del grupo TO Delta di cui TMT è parte - nei giorni scorsi aveva dichiarato: Il dibattito in corso sulla disponibilità di vuoti in Europa rispecchia un reale problema del mercato. È un dato di fatto come negli ultimi mesi gli esportatori europei stiano fronteggiando una situazione critica, lottando per i vuoti e siano costretti, spesso, a ripianificare le loro spedizioni oltremare. ha spiegato Maneschi - In questo scenario complesso possiamo però dire che, a Trieste, la situazione complessiva in relazione a questo problema non risulta affatto drammatica. Al contrario, infatti, grazie ad un sostenuto flusso di container in importazione caratterizzato da un rapido turn-around, supportato peraltro da un'efficiente rete ferroviaria a disposizione, la disponibilità dei container vuoti a Trieste non sta mostrando segni di sofferenza, a differenza di quanto invece accade in altri porti e aree d'Europa. Per la movimentazione complessiva del porto, sono stati superati i 54 milioni di tonnellate di merce, -13% annuale, con un calo di 8 milioni di tonnellate in meno rispetto all'anno precedente. La contrazione è da ascriversi alla performance negativa delle rinfuse liquide (-13%) con 37.570.000 tonnellate movimentate, corrispondente a circa il 73% del calo dei volumi totali. Fortemente colpito il segmento delle rinfuse solide (-70%), mentre decisamente più moderato l'arretramento delle merci varie (-5%), che nel mese di dicembre, in controtendenza, tornano a crescere (+3%). Se da un lato i valori delle merci varie e soprattutto delle rinfuse liquide, a cominciare dal petrolio, sono dovuti al crollo della domanda iniziata con il Covid, per le rinfuse solide il risultato è causato dal calo generalizzato dei prodotti metallurgici, minerali e del carbone, in seguito alla chiusura dell'impianto siderurgico triestino della Ferriera di Servola. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, nel 2020 lo scalo giuliano ha operato 8.000 treni (-17%). Anche in questo caso non ha pesato la pandemia, ma il ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina. Senza di questi, la perdita complessiva del traffico ferroviario nel comprensorio portuale, sarebbe stata assai più contenuta (-8%). Nonostante la congiuntura, i dati ci restituiscono un'idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno

per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri dalla fase pre-Covid, commenta

Corriere Marittimo

Trieste

Zeno D'Agostino. Se misuriamo il sistema sul valore prodotto per il territorio e non solo sui numeri statistici, va rilevato che quest'anno il porto ha fatto passi da gigante. Non solo ha continuato a lavorare durante il lock down, ma ha visto grandi trasformazioni e nuovi investimenti internazionali. Porto di Monfalcone La movimentazione complessiva del porto di Monfalcone è stata pari a 2.900.000 tonnellate di merce, in flessione del -28% rispetto al 2019. Il settore delle rinfuse solide ha registrato un arretramento del -31% con 2.030.000 tonnellate, mentre le merci varie hanno perso il 20% . Nello specifico, ad incidere sull'andamento negativo di Portorosega è stato principalmente il calo del carbone (-95%) con 22.000 tonnellate. I prodotti metallurgici che rappresentano la prima tipologia merceologica per peso con il 63% del traffico complessivo del porto isontino, riportano una perdita del 21%, mentre la cellulosa, secondo settore dello scalo per peso, si attesta sulle 710.00 tonnellate manipolate (-9%). Pure il traffico di autovetture gestito dalla Cetal, società controllata dal Gruppo Grimaldi, riporta un saldo negativo (-40%) con 86.200 unità transitate, ripartite fra autoveicoli ed autovetture delle più note case automobilistiche, con una media mensile di più di 7.000 mezzi trasportati su 5 collegamenti mensili medi con Grecia, Israele e Turchia. Anche in questo caso ha pesato la crisi globale della filiera automobilistica dovuta alla pandemia.

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

FerPress

Trieste

Porto Trieste: nel 2020 buona performance del ro-ro (+7%). Movimentazione complessiva in calo del 13%

(FERPRESS) Trieste, 12 FEB La pandemia dovuta al COVID-19 ha causato effetti molto negativi sui traffici internazionali. In questo contesto, l'impatto sull'attività del porto di Trieste nel corso del 2020 è stato contenuto per alcuni settori fondamentali che hanno saputo resistere, dando anche qualche segnale di ripresa. Il comparto più dinamico e vitale dell'anno appena concluso si è rivelato il Ro-RO che cresce del 7% sul 2019, grazie al consolidamento dei risultati positivi dell'ultimo trimestre del 2020 toccando le 243.500 unità transitate. E nel singolo mese di dicembre, vira ulteriormente al rialzo, registrando un aumento a doppia cifra (+25%). Minima, tenendo in considerazione la crisi in corso, la flessione dei contenitori, (-2%) con 776.000 TEU movimentati, riconducibile al decremento del traffico TEU sui traghetti Ro-Ro da/per la Turchia e non a quello di lunga percorrenza con il Far East. Infatti, il terminal container del molo VII con 692.800 TEU, ha retto molto bene la crisi, attestandosi sui valori raggiunti nel 2019, senza riportare alcuna perdita. Guardando invece alla movimentazione complessiva del porto, sono stati superati i 54.000.000 di tonnellate di merce, con un ribasso del 13% su base annuale, che si traduce in quasi 8.000.000 di tonnellate in meno rispetto all'anno precedente. La contrazione è da ascriversi alla performance negativa delle rinfuse liquide (-13%) con 37.570.000 tonnellate movimentate, corrispondente a circa il 73% del calo dei volumi totali. Fortemente colpito il segmento delle rinfuse solide (-70%), mentre decisamente più moderato l'arretramento delle merci varie (-5%), che nel mese di dicembre, in controtendenza, tornano a crescere (+3%). Se da un lato i valori delle merci varie e soprattutto delle rinfuse liquide, a cominciare dal petrolio, sono dovuti al crollo della domanda iniziata con il Covid, per le rinfuse solide il risultato è causato dal calo generalizzato dei prodotti metallurgici, minerali e del carbone, in seguito alla chiusura dell'impianto siderurgico triestino della Ferriera di Servola. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, nel 2020 lo scalo giuliano ha operato 8.000 treni (-17%). Anche in questo caso non ha pesato la pandemia, ma il ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina. Senza di questi, la perdita complessiva del traffico ferroviario nel comprensorio portuale, sarebbe stata assai più contenuta (-8%). Nonostante la congiuntura, i dati ci restituiscono un'idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri dalla fase pre-Covid, commenta Zeno D'Agostino. Se misuriamo il sistema sul valore prodotto per il territorio e non solo sui numeri statistici, va rilevato che quest'anno il porto ha fatto passi da gigante. Non solo ha continuato a lavorare durante il lock down, ma ha visto grandi trasformazioni e nuovi investimenti internazionali. Porto di Monfalcone La movimentazione complessiva del porto di Monfalcone è stata pari a 2.900.000 tonnellate di merce, in flessione del -28% rispetto al 2019. Il settore delle rinfuse solide ha registrato un arretramento del -31% con 2.030.000 tonnellate, mentre le merci varie hanno perso il 20% . Nello specifico, ad incidere sull'andamento negativo di Portorosega è stato principalmente il calo del carbone (-95%) con 22.000 tonnellate. I prodotti metallurgici che rappresentano la prima tipologia merceologica per peso con il 63% del traffico complessivo del porto isontino, riportano una perdita del 21%, mentre la cellulosa, secondo settore dello scalo per peso, si attesta sulle 710.00 tonnellate manipolate (-9%). Pure il traffico di autovetture gestito dalla Cetal, società controllata dal Gruppo Grimaldi, riporta un saldo negativo (-40%) con 86.200 unità transitate, ripartite fra autoveicoli ed autovetture

delle più note case automobilistiche, con una media mensile di più di 7.000 mezzi trasportati su 5 collegamenti mensili medi con Grecia,

Israele e Turchia. Anche in questo caso ha pesato la crisi globale della filiera automobilistica dovuta alla pandemia.

FerPress

Trieste

Merci della Pianura Padana si muovono con Gts Rail. Accordo con Space Logistic, Gts rafforza la sua mission ecosostenibile

(FERPRESS) - Roma, 12 FEB - Da aprile parte delle merci che attraversa la Pianura Padana si muoverà con Gts Rail. Grazie ad un accordo con Space Logistic, operatore veneto specializzato nell' organizzazione e nell' esecuzione di trasporti multimodali, si avvierà, infatti, un nuovo servizio ferroviario che collegherà Cervignano del Friuli con Torino Orbassano e viceversa. Gts Rail si occuperà della trazione. La tratta in questione, che fa parte del Corridoio Mediterraneo, gode di una rilevante rete strategica perché collega due delle aree produttive più importanti del Paese e permette l' interscambio con gli altri corridoi europei che percorrono il reticolo logistico italiano. Da Torino sarà infatti possibile proseguire per la Francia e Regno Unito sud-occidentale, dai porti Liguri per la penisola Iberica mentre da Cervignano sono allo studio servizi su Polonia e Romania, oltre che con il porto di Trieste. Il treno avrà una frequenza di 3 circolazioni a settimana e una valenza sia per carichi domestici con transit time A=B che per collegamenti internazionali. Sarà possibile acquistare servizi con la formula del door2door oppure imbarcare le proprie unità di trasporto intermodale in modalità terminal2terminal e trasportare semirimorchi con profilo P400. Continua quindi la mission di Gts nell' espandersi muovendo merci in maniera sempre più sostenibile ed efficiente. Il network di Gts potrà contare così su 102 collegamenti attivi settimanali, e coprirà due bacini di utenza oggi serviti principalmente via strada su arterie tra le più congestionate in Italia. Questo nuovo servizio - commenta Alessio Muciaccia, ad di Gts - consolida ulteriormente il rapporto con Space Logistic e rafforza ancora di più la nostra posizione nel settore intermodale in Italia. La domanda di trasporto intermodale, green, efficiente e a prezzi competitivi è in costante crescita e noi siamo pronti, insieme ai nostri partners, a cogliere questa opportunità storica. Non risolveremo il problema dell' inquinamento della Pianura Padana - conclude Muciaccia - ma siamo lieti di poter dare il nostro piccolo contributo". Massimo Tona, ad di Space Logictic, interviene spiegando "siamo un' azienda ad alta vocazione intermodale che è stata fondata con una sola certezza: le persone determinano il destino di ogni progetto e tutte le sue evoluzioni. L' affinità con questa fondamentale pietra miliare, percepita sin da subito nei rapporti con Gts, sarà il vero fulcro che farà la differenza nel panorama intermodale di domani. E' una nuova grande sfida, e come sempre potremo dare ai nostri clienti ciò che loro realmente si aspettano: soluzioni".

Il Nautilus

Trieste

TRIESTE: DATI DI TRAFFICO ANNUALI 2020

Redazione

Authority , Infrastrutture , Italia , Logistica , News , Porti , Trasporti BUONA PERFORMANCE PER IL RO-RO +7% E DICEMBRE +25% TEU -2%, MA STABILI I VOLUMI DEL MOLO VII TONNELLAGGIO TOTALE DEL PORTO -13% Trieste- La pandemia dovuta al COVID-19 ha causato effetti molto negativi sui traffici internazionali. In questo contesto, l' impatto sull' attività del porto di Trieste nel corso del 2020 è stato contenuto per alcuni settori fondamentali che hanno saputo resistere, dando anche qualche segnale di ripresa. Il comparto più dinamico e vitale dell' anno appena concluso si è rivelato il Ro-RO che cresce del 7% sul 2019, grazie al consolidamento dei risultati positivi dell' ultimo trimestre del 2020 toccando le 243.500 unità transitate. E nel singolo mese di dicembre, vira ulteriormente al rialzo, registrando un aumento a doppia cifra (+25%). Minima, tenendo in considerazione la crisi in corso, la flessione dei contenitori, (-2%) con 776.000 TEU movimentati, riconducibile al decremento del traffico TEU sui traghetti Ro-Ro da/per la Turchia e non a quello di lunga percorrenza con il Far East. Infatti, il terminal container del molo VII con 692.800 TEU, ha retto molto bene la crisi, attestandosi sui valori raggiunti nel 2019, senza riportare alcuna perdita. Guardando invece alla movimentazione complessiva del porto, sono stati superati i 54.000.000 di tonnellate di merce, con un ribasso del 13% su base annuale, che si traduce in quasi 8.000.000 di tonnellate in meno rispetto all' anno precedente. La contrazione è da ascriversi alla performance negativa delle rinfuse liquide (-13%) con 37.570.000 tonnellate movimentate, corrispondente a circa il 73% del calo dei volumi totali. Fortemente colpito il segmento delle rinfuse solide (-70%), mentre decisamente più moderato l' arretramento delle merci varie (-5%), che nel mese di dicembre, in controtendenza, tornano a crescere (+3%). Se da un lato i valori delle merci varie e soprattutto delle rinfuse liquide, a cominciare dal petrolio, sono dovuti al crollo della domanda iniziata con il Covid, per le rinfuse solide il risultato è causato dal calo generalizzato dei prodotti metallurgici, minerali e del carbone, in seguito alla chiusura dell' impianto siderurgico triestino della Ferriera di Servola. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, nel 2020 lo scalo giuliano ha operato 8.000 treni (-17%). Anche in questo caso non ha pesato la pandemia, ma il ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina. Senza di questi, la perdita complessiva del traffico ferroviario nel comprensorio portuale, sarebbe stata assai più contenuta (-8%). 'Nonostante la congiuntura, i dati ci restituiscono un' idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri dalla fase pre-Covid', commenta Zeno D' Agostino. 'Se misuriamo il sistema sul valore prodotto per il territorio e non solo sui numeri statistici, va rilevato che quest' anno il porto ha fatto passi da gigante. Non solo ha continuato a lavorare durante il lock down, ma ha visto grandi trasformazioni e nuovi investimenti internazionali'. Porto di Monfalcone La movimentazione complessiva del porto di Monfalcone è stata pari a 2.900.000 tonnellate di merce, in flessione del -28% rispetto al 2019. Il settore delle rinfuse solide ha registrato un arretramento del -31% con 2.030.000 tonnellate, mentre le merci varie hanno perso il 20% . Nello specifico, ad incidere sull' andamento negativo di Portorosega è stato principalmente il calo del carbone (-95%) con 22.000 tonnellate. I prodotti metallurgici che rappresentano la prima tipologia merceologica per peso con il 63% del traffico complessivo del porto

isontino, riportano una perdita del 21%, mentre la cellulosa, secondo settore dello scalo per peso, si attesta sulle 710.00 tonnellate manipolate (-9%). Pure il traffico di autovetture gestito dalla Cetal, società controllata dal Gruppo Grimaldi, riporta un saldo negativo (-40%) con 86.200 unità transitate,

ripartite fra autoveicoli ed autovetture delle più note case automobilistiche, con una media mensile di più di 7.000 mezzi trasportati su 5 collegamenti mensili medi con Grecia, Israele e Turchia. Anche in questo caso ha pesato la crisi globale della filiera automobilistica dovuta alla pandemia.

IlNordEstQuotidiano

Trieste

Porto di Trieste il 2020 si chiude in leggera flessione del movimento merci

Movimentate 54 milioni di tonn. (-13%). Già in ripresa alcuni comparti. 'Ro-Ro' +7%. (dicembre +25%). Traffico container -2%.

Il porto di Trieste. Nel 2020 il Porto di Trieste ha movimentato complessivamente oltre 54 milioni di tonnellate di merce , con un ribasso del 13% su base annuale , pari a 8 milioni di tonnellate in meno sul 2019. La contrazione è da ascriversi ai risultati negativi delle rinfuse liquide (-13%) con 37,5 milioni di tonnellate movimentate, corrispondente a circa il 73% del calo dei volumi totali. L' impatto della pandemia sull' attività del porto di Trieste è stato contenuto per alcuni settori fondamentali che hanno saputo resistere , dando anche qualche segnale di ripresa . Così il servizio ' Ro-Ro ' (trasporto dei camion su nave) registra +7% , grazie al consolidamento dei risultati positivi dell' ultimo trimestre quando le unità transitate sono state 243.500, con un incremento del 25% nel solo dicembre . I container hanno registrato una minima flessione (-2%) con 776.000 TEU movimentati, riconducibile al decremento del traffico TEU sui traghetti 'Ro-Ro' da e per la Turchia e non a quello di lunga percorrenza con il Far East. Il terminal container del molo VII con 692.800 TEU, ha retto molto bene la crisi, attestandosi sui valori del 2019, senza alcuna perdita. Fortemente colpito al porto di Trieste è il segmento delle rinfuse solide (-70%), arretrano le merci varie (-5%), per via del crollo della domanda , del calo dei prodotti metallurgici , minerali e del carbone , in seguito alla chiusura dell' impianto siderurgico triestino della Ferriera di Servola . Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria , nel 2020 lo scalo giuliano ha operato 8.000 treni (-17%). Anche in questo caso non ha pesato la pandemia, ma il ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina . Senza di questi, la perdita complessiva del traffico ferroviario nel comprensorio portuale, sarebbe stata assai più contenuta (-8%). «Nonostante la congiuntura, i dati ci restituiscono un' idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri dalla fase pre-Covid - commenta Zeno D' Agostino , presidente dell' Autorità portuale giuliana -. Se misuriamo il sistema sul valore prodotto per il territorio e non solo sui numeri statistici, va rilevato che quest' anno il porto ha fatto passi da gigante. Non solo ha continuato a lavorare durante il confinamento, ma ha visto grandi trasformazioni e nuovi investimenti internazionali». Per il porto di Monfalcone , la movimentazione complessiva è stata pari di 2,9 milioni di tonnellate di merce , in flessione del 28% . Il settore delle rinfuse solide ha registrato un arretramento del 31% con 2.030.000 tonnellate, mentre le merci varie hanno perso il 20% . Nello specifico, ad incidere sull' andamento negativo di Portorosega è stato principalmente il calo del carbone (-95%) con 22.000 tonnellate. I prodotti metallurgici che rappresentano la prima tipologia merceologica per peso con il 63% del traffico complessivo del porto isontino , riportano una perdita del 21% , mentre la cellulosa , secondo settore dello scalo per peso, si attesta sulle 710.000 tonnellate manipolate (-9%). Anche il traffico di autovetture gestito dalla Cetal , società controllata dal Gruppo Grimaldi , riporta un saldo negativo (-40%) con 86.200 unità transitate, ripartite fra autoveicoli ed autovetture delle più note case automobilistiche, con una media mensile di più di 7.000 mezzi trasportati su 5 collegamenti mensili medi con Grecia, Israele e Turchia. Anche in questo caso ha pesato la crisi globale della filiera automobilistica dovuta alla pandemia. 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.

Informare

Trieste

Lo scorso anno il traffico delle merci nel porto di Trieste è diminuito del -13%

Rialzo delle merci varie nell' ultima parte del 2020 Nel 2020 il porto di Trieste ha movimentato oltre 54 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -13% circa sull' anno precedente che è frutto della riduzione dei volumi di carichi movimentati in tutti i quattro trimestri dello scorso anno in tutti i principali segmenti merceologici ad eccezione di quello delle merci varie che nell' ultimo trimestre del 2020 è tornata a segnare una variazione percentuale di segno positivo. «Nonostante la congiuntura - ha commentato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino - i dati ci restituiscono un' idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri dalla fase pre-covid». La riduzione dei volumi movimentati lo scorso anno è stata determinata dalla contrazione del -13% del traffico delle rinfuse liquide che è sceso a 37,6 milioni di tonnellate e dalla flessione assai più accentuata (-70%) delle rinfuse solide attestatesi a circa 514mila tonnellate. Più contenuto l' arretramento delle merci varie che, con un totale di oltre 16 milioni di tonnellate, hanno segnato un calo del -5%. L' AdSP ha specificato che se da un lato la riduzione dei volumi delle merci varie e soprattutto delle rinfuse liquide, a cominciare dal petrolio, sono dovuti al crollo della domanda iniziata con il covid, per le rinfuse solide il risultato è causato dal calo generalizzato dei prodotti metallurgici, minerali e del carbone in seguito alla chiusura dell' impianto siderurgico triestino della Ferriera di Servola. L' ente portuale ha evidenziato che il comparto più dinamico e vitale dell' anno appena concluso si è rivelato quello dei rotabili che ha registrato una crescita del +7% sul 2019 grazie al consolidamento dei risultati positivi dell' ultimo trimestre del 2020 toccando le 243.500 unità transitate. Trend positivo - ha annunciato l' AdSP - che nel solo mese di dicembre è virato ulteriormente al rialzo stabilendo un aumento a doppia cifra (+25%). Lo scorso anno il solo traffico containerizzato - con 776mila teu movimentati - ha mostrato una contenuta flessione del -2%, diminuzione - ha reso noto l' ente portuale - che è riconducibile al decremento del traffico in teu sulle navi ro-ro da e per la Turchia e non a quello di lunga percorrenza con il Far East. Infatti il container terminal al Molo VII, con 688mila teu, ha retto molto bene la crisi attestandosi sui valori raggiunti nel 2019. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, nel 2020 lo scalo giuliano ha operato 8.000 treni (-17%). L' AdSP ha spiegato che anche in questo caso non ha pesato la pandemia, ma il ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina, e ha precisato che, senza di questi, la perdita complessiva del traffico ferroviario nel comprensorio portuale sarebbe stata assai più contenuta (-8%). Quanto al porto di Monfalcone, anch' esso gestito dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, nel 2020 ha movimentato 2,9 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -28% rispetto al 2019. Il settore delle rinfuse solide, con 2,0 milioni di tonnellate, ha registrato un arretramento del -31%, mentre le merci varie hanno perso il -20% . L' ente portuale ha specificato che ad incidere sull' andamento negativo di Portorosega è stato principalmente il calo del carbone (-95%) con 22mila tonnellate. I prodotti metallurgici, che rappresentano la prima tipologia merceologica per peso con il 63% del traffico complessivo del porto isontino, hanno riportato una perdita del 21%, mentre la cellulosa, secondo settore dello scalo per peso, si è attesta sulle 710mila tonnellate (-9%). Pure il traffico di autovetture gestito dalla Cetal, società controllata dal gruppo Grimaldi, ha totalizzato un saldo negativo (-40%) con 86mila unità transitate, ripartite fra autoveicoli ed autovetture delle più note case automobilistiche, con una media

mensile di più di 7mila mezzi trasportati su cinque collegamenti mensili medi con Grecia, Israele e Turchia.

Messaggero Marittimo

Trieste

Trieste ha saputo resistere al Covid

Redazione

TRIESTE Nonostante gli effetti del Covid si siano ripercossi su tutti i traffici internazionali, l'impatto sull'attività del porto di Trieste nel 2020 è stato contenuto e per alcuni settori ha segnato addirittura una ripresa positiva. Il comparto ro-ro si è dimostrato il più vitale, con una crescita del 7% sul 2019, grazie al consolidamento dei risultati positivi dell'ultimo trimestre del 2020 che hanno toccato le 243.500 unità transitate. Il 2020 si è chiuso addirittura con un aumento del +25%. Nel contesto generale la flessione dei contenitori può essere considerata minima, -2% con 776.000 teu movimentati, riconducibile al decremento del traffico teu sui traghetti ro-ro da/per la Turchia e non a quello di lunga percorrenza con il Far East. Infatti, il terminal container del molo VII con 692.800 teu, ha retto molto bene la crisi, con gli stessi valori del 2019, senza riportare alcuna perdita. Su base annuale, la movimentazione complessiva del porto di Trieste ha subito una flessione del 13%, superando le 54.000.000 tonnellate di merce, contrazione da ascriversi alla performance negativa delle rinfuse liquide (-13%) con 37.570.000 tonnellate movimentate, corrispondente a circa il 73% del calo dei volumi totali. Colpito duramente anche il segmento delle rinfuse solide (-70%), mentre decisamente più moderato l'arretramento delle merci varie (-5%), che a Dicembre, in controtendenza, tornano a crescere del 3%. Per le rinfuse liquide, a cominciare dal petrolio, il problema è stato il crollo della domanda iniziata con il Covid, per le rinfuse solide il risultato è causato dal calo generalizzato dei prodotti metallurgici, minerali e del carbone, in seguito alla chiusura dell'impianto siderurgico triestino della Ferriera di Servola. Per la movimentazione ferroviaria, lo scalo giuliano ha operato 8.000 treni (-17%) a causa del ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina. Nonostante la congiuntura, i dati ci restituiscono un'idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri dalla fase pre-Covid, commenta il presidente Zeno D'Agostino. Se misuriamo il sistema sul valore prodotto per il territorio e non solo sui numeri statistici, va rilevato che quest'anno il porto ha fatto passi da gigante. Non solo ha continuato a lavorare durante il lockdown, ma ha visto grandi trasformazioni e nuovi investimenti internazionali. Cala anche Monfalcone che ha visto una movimentazione complessiva di 2.900.000 tonnellate di merce, in flessione del -28% rispetto al 2019. Il settore delle rinfuse solide ha registrato un arretramento del -31% con 2.030.000 tonnellate, mentre le merci varie hanno perso il 20% . Qui l'andamento negativo di Portorosega è stato principalmente dovuto al calo del carbone (-95%) con 22.000 tonnellate. I prodotti metallurgici che rappresentano la prima tipologia merceologica per peso con il 63% del traffico complessivo del porto isontino, riportano una perdita del 21%, mentre la cellulosa, secondo settore dello scalo per peso, si attesta sulle 710.00 tonnellate manipolate (-9%). Pure il traffico di autovetture gestito dalla Cetal, società controllata dal Gruppo Grimaldi, riporta un saldo negativo (-40%) con 86.200 unità transitate, ripartite fra autoveicoli ed autovetture delle più note case automobilistiche, con una media mensile di più di 7.000 mezzi trasportati su 5 collegamenti mensili medi con Grecia, Israele e Turchia. Anche in questo caso ha pesato la crisi globale della filiera automobilistica dovuta alla pandemia.

Messaggero Veneto

Trieste

movimenti 2020

Il porto di Trieste tiene: 54 milioni di tonnellate

TRIESTE Nel 2020 il porto di Trieste ha movimentato complessivamente oltre 54 milioni di tonnellate di merce, con un ribasso del 13% su base annuale, pari a 8 milioni di tonnellate in meno sul 2019. La contrazione è da ascriversi alla performance negativa delle rinfuse liquide (-13%) con 37,5 milioni di tonnellate movimentate, corrispondente a circa il 73% del calo dei volumi totali. L' impatto della pandemia sull' attività del porto di Trieste è stato tuttavia contenuto per alcuni settori fondamentali che hanno saputo resistere, dando anche qualche segnale di ripresa. Così il Ro-Ro registra +7%, grazie al consolidamento dei risultati positivi dell' ultimo trimestre quando le unità transitate sono state 243.500. Nel solo dicembre si è registrato un aumento del +25%. --

ECONOMIA

Caffaro industrie spinge sull'estero e punta a riavere il marchio Snia

1.118.447 €

883.189 €

200

58

CAFFARO INDUSTRIE

L'accordo fra aeroporto e Promoturismo Fvg: Iacop (Pd) interroga

Il porto di Trieste tiene: 54 milioni di tonnellate

I dragaggi per nautica e pesca: primi interventi

Alfa sistemi, tecnologia da 7,5 milioni di fatturato

ZANOLLA

Port News

Trieste

Trieste, un porto super resiliente

di Redazione Port News

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

12 Febbraio 2021 — News

Statistiche 2020

Trieste, un porto super resiliente

di Redazione Port News

Il porto di Trieste ha chiuso l'anno con risultati in chiaroscuro. Il traffico dei Rotabili, il più vitale, è cresciuto del 7% sul 2019, toccando le 243.500 unità transitate. In flessione invece il traffico dei container (-2%) con 776.000 TEU movimentati, riconducibile al decremento del traffico TEU sui traghetti Ro-Ro da/per la Turchia e non a quello di lunga percorrenza con il Far East. Nel complesso il porto ha movimentato 54 milioni di tonnellate di merce, con un ribasso del 13% su base annuale, che si traduce in quasi 8 mln di tonnellate in meno rispetto all' anno precedente. La contrazione è da ascriversi alla performance negativa delle rinfuse liquide (-13%) con 37.570.000 tonnellate movimentate, corrispondente a circa il 73% del calo dei volumi totali. Fortemente colpito il segmento delle rinfuse solide (-70%), mentre decisamente più moderato l' arretramento delle merci varie (-5%), che nel mese di dicembre, in controtendenza, tornano a crescere (+3%). Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, nel 2020 lo scalo giuliano ha operato 8.000 treni (-17%).

"Nonostante la congiuntura, i dati ci restituiscono l' idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri dalla fase pre-Covid - commenta Zeno D' Agostino -. Se misuriamo il sistema sul valore prodotto per il territorio e non solo sui numeri statistici, va rilevato che quest' anno il porto ha fatto passi da gigante. Non solo ha continuato a lavorare durante il lockdown, ma ha visto grandi trasformazioni e nuovi investimenti internazionali'.

Ship Mag

Trieste

Trieste: nel 2020 cresce il traffico Ro-Ro, rallentano i container e crollano le rinfuse

ShipMag.

Trieste: nel 2020 cresce il traffico Ro-Ro, rallentano i container e crollano le rinfuse

Trieste La pandemia dovuta al Covid-19 ha causato effetti molto negativi sui traffici internazionali. In questo contesto, l'impatto sull'attività del porto di Trieste nel corso del 2020 è stato contenuto per alcuni settori fondamentali che hanno saputo resistere, dando anche qualche segnale di ripresa. Il comparto più dinamico e vitale dell'anno appena concluso si è rivelato il Ro-RO che cresce del 7% sul 2019, grazie al consolidamento dei risultati positivi dell'ultimo trimestre del 2020 toccando le 243.500 unità transitate. E nel singolo mese di dicembre, vira ulteriormente al rialzo, registrando un aumento a doppia cifra (+25%). Minima, tenendo in considerazione la crisi in corso, la flessione dei contenitori, (-2%) con 776.000 Teu movimentati, riconducibile al decremento del traffico Teu sui traghetti Ro-Ro da/per la Turchia e non a quello di lunga percorrenza con il Far East. Infatti, il terminal container del molo VII con 692.800 Teu, ha retto molto bene la crisi, attestandosi sui valori raggiunti nel 2019, senza riportare alcuna perdita. Guardando invece alla movimentazione complessiva del porto, sono stati superati i 54.000.000 di tonnellate di merce, con un ribasso del 13% su base annuale, che si traduce in quasi 8.000.000 di tonnellate in meno rispetto all'anno precedente. La contrazione è da ascriversi alla performance negativa delle rinfuse liquide (-13%) con 37.570.000 tonnellate movimentate, corrispondente a circa il 73% del calo dei volumi totali. Fortemente colpito il segmento delle rinfuse solide (-70%), mentre decisamente più moderato l'arretramento delle merci varie (-5%), che nel mese di dicembre, in controtendenza, tornano a crescere (+3%). Se da un lato i valori delle merci varie e soprattutto delle rinfuse liquide, a cominciare dal petrolio, sono dovuti al crollo della domanda iniziata con il Covid, per le rinfuse solide il risultato è causato dal calo generalizzato dei prodotti metallurgici, minerali e del carbone, in seguito alla chiusura dell'impianto siderurgico triestino della Ferriera di Servola. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, nel 2020 lo scalo giuliano ha operato 8.000 treni (-17%). Anche in questo caso non ha pesato la pandemia, ma il ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina. Senza di questi, la perdita complessiva del traffico ferroviario nel comprensorio portuale, sarebbe stata assai più contenuta (-8%). Nonostante la congiuntura, i dati ci restituiscono un'idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri dalla fase pre-Covid, commenta Zeno D'Agostino. Se misuriamo il sistema sul valore prodotto per il territorio e non solo sui numeri statistici, va rilevato che quest'anno il porto ha fatto passi da gigante. Non solo ha continuato a lavorare durante il lock down, ma ha visto grandi trasformazioni e nuovi investimenti internazionali. Porto di Monfalcone La movimentazione complessiva del porto di Monfalcone è stata pari a 2.900.000 tonnellate di merce, in flessione del -28% rispetto al 2019. Il settore delle rinfuse solide ha registrato un arretramento del -31% con 2.030.000 tonnellate, mentre le merci varie hanno perso il 20% . Nello specifico, ad incidere sull'andamento negativo di Portorosega è stato principalmente il calo del carbone (-95%) con 22.000 tonnellate. I prodotti metallurgici che rappresentano la prima tipologia merceologica per peso con il 63% del traffico complessivo del porto isontino, riportano una perdita del 21%, mentre la cellulosa, secondo settore dello scalo per peso, si attesta sulle 710.00 tonnellate manipolate (-9%). Pure il traffico di autovetture gestito dalla Cetal, società controllata dal gruppo Grimaldi, riporta un saldo negativo (-40%) con 86.200 unità transitate, ripartite fra autoveicoli ed autovetture delle più note case automobilistiche, con una media mensile di più di 7.000 mezzi trasportati su 5 collegamenti mensili medi con Grecia, Israele e Turchia. Anche in questo caso ha

pesato la crisi globale della filiera

automobilistica dovuta alla pandemia.

Shipping Italy

Trieste

A Trieste nel 2020 calano le rinfuse solide (-70%) e liquide (-13%) ma salgono i ro-ro (+7%)

Sono, tutto sommato, non troppo negative le performance relative al 2020 del porto di Trieste. Nell'anno del Covid lo scalo ha infatti movimentato 54 milioni di tonnellate di merce, ovvero il 13% in meno del 2019, per un calo di 8 milioni. La contrazione, spiega l'AdSP, è da ascriversi soprattutto alla performance negativa delle rinfuse liquide (-13%) con 37.570.000 tonnellate movimentate, che pesa' per circa il 73% del calo totale. Resiste invece il traffico container, che ha registrato una flessione del 2% (per 776mila Teu movimentati), dovuta spiega ancora l'ente al decremento dei Teu sui ro-ro da e per la Turchia e non a quello delle rotte con il Far East. Conclusione a cui arriva considerando che il terminal container del molo VII, con 692.800 Teu, ha viaggiato sugli stessi livelli del 2019. A registrare invece una crescita è il segmento dei rotabili, in aumento del 7% sul 2019 con 243.500 unità transitate. Particolarmente elevate le performance di dicembre, mese chiuso con un aumento dei volumi del 25%. Al contrario, nel 2020 calano notevolmente le rinfuse solide (-70%), non per effetto della pandemia ma a seguito alla chiusura dell'impianto siderurgico triestino della Ferriera di Servola. Arretrano del 5% inoltre le merci varie, che però sono tornate a crescere a dicembre, registrando un +3%. Il 2020 di Trieste si chiude anche con un calo del 17% della movimentazione ferroviaria (8.000 i treni operati durante l'anno), anche in questo caso non per effetto della pandemia ma a causa del ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina, senza il quale la perdita sarebbe stata pari all'8%. Nonostante la congiuntura, i dati ci restituiscono un'idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri dalla fase pre-Covid, ha commentato il presidente dell'AdSP Zeno D'Agostino, ricordando anche che nel periodo il porto ha comunque fatto passi da gigante grazie a grandi trasformazioni e nuovi investimenti internazionali. Passando a Monfalcone, l'AdSP segnala che lo scalo ha movimentato 2,9 milioni di tonnellate di merce, in flessione del 28% sul 2019. In netto calo le rinfuse solide (-31%, per 2.030.000 tonnellate) e le merci varie (-20%). Più nel dettaglio, risulta in calo fortissimo il carbone (-95%, 22.000 tonnellate). I prodotti metallurgici, prima tipologia merceologica per peso, riportano una perdita del 21%, mentre la cellulosa, al secondo posto, cala del 9% (710.00 tonnellate). In marcato declino infine anche il traffico di autovetture gestito dalla Cetal del Gruppo Grimaldi, che con 86.200 unità transitate perde il 40%.

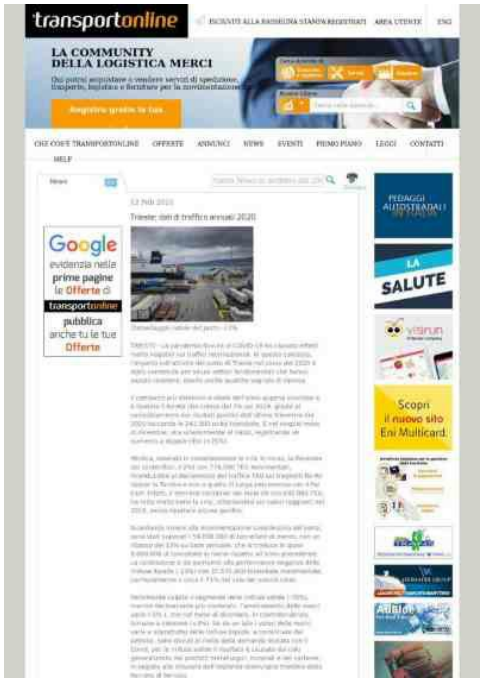
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2020

Transportonline

Trieste

Trieste: dati di traffico annuali 2020

Tonnellaggio totale del porto -13%.



TRIESTE - La pandemia dovuta al COVID-19 ha causato effetti molto negativi sui traffici internazionali. In questo contesto, l'impatto sull'attività del porto di Trieste nel corso del 2020 è stato contenuto per alcuni settori fondamentali che hanno saputo resistere, dando anche qualche segnale di ripresa. Il comparto più dinamico e vitale dell'anno appena concluso si è rivelato il Ro-RO che cresce del 7% sul 2019, grazie al consolidamento dei risultati positivi dell'ultimo trimestre del 2020 toccando le 243.500 unità transitate. E nel singolo mese di dicembre, vira ulteriormente al rialzo, registrando un aumento a doppia cifra (+25%). Minima, tenendo in considerazione la crisi in corso, la flessione dei contenitori, (-2%) con 776.000 TEU movimentati, riconducibile al decremento del traffico TEU sui traghetti Ro-Ro da/per la Turchia e non a quello di lunga percorrenza con il Far East. Infatti, il terminal container del molo VII con 692.800 TEU, ha retto molto bene la crisi, attestandosi sui valori raggiunti nel 2019, senza riportare alcuna perdita. Guardando invece alla movimentazione complessiva del porto, sono stati superati i 54.000.000 di tonnellate di merce, con un ribasso del 13% su base annuale, che si traduce in quasi 8.000.000 di tonnellate in meno rispetto all'anno precedente. La contrazione è da ascriversi alla performance negativa delle rinfuse liquide (-13%) con 37.570.000 tonnellate movimentate, corrispondente a circa il 73% del calo dei volumi totali. Fortemente colpito il segmento delle rinfuse solide (-70%), mentre decisamente più moderato l'arretramento delle merci varie (-5%), che nel mese di dicembre, in controtendenza, tornano a crescere (+3%). Se da un lato i valori delle merci varie e soprattutto delle rinfuse liquide, a cominciare dal petrolio, sono dovuti al crollo della domanda iniziata con il Covid, per le rinfuse solide il risultato è causato dal calo generalizzato dei prodotti metallurgici, minerali e del carbone, in seguito alla chiusura dell'impianto siderurgico triestino della Ferriera di Servola. Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, nel 2020 lo scalo giuliano ha operato 8.000 treni (-17%). Anche in questo caso non ha pesato la pandemia, ma il ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina. Senza di questi, la perdita complessiva del traffico ferroviario nel comprensorio portuale, sarebbe stata assai più contenuta (-8%). Nonostante la congiuntura, i dati ci restituiscono un'idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri dalla fase pre-Covid, commenta Zeno D'Agostino. Se misuriamo il sistema sul valore prodotto per il territorio e non solo sui numeri statistici, va rilevato che quest'anno il porto ha fatto passi da gigante. Non solo ha continuato a lavorare durante il lock down, ma ha visto grandi trasformazioni e nuovi investimenti internazionali. Porto di Monfalcone La movimentazione complessiva del porto di Monfalcone è stata pari a 2.900.000 tonnellate di merce, in flessione del -28% rispetto al 2019. Il settore delle rinfuse solide ha registrato un arretramento del -31% con 2.030.000 tonnellate, mentre le merci varie hanno perso il 20% . Nello specifico, ad incidere sull'andamento negativo di Portorosega è stato principalmente il calo del carbone (-95%) con 22.000 tonnellate. I prodotti metallurgici che rappresentano la prima tipologia merceologica per peso con il 63% del traffico complessivo del porto isontino, riportano una perdita del 21%, mentre la cellulosa, secondo settore dello scalo per peso, si attesta sulle 710.00 tonnellate manipolate (-9%). Pure il traffico di autovetture gestito dalla Cetal, società controllata dal Gruppo Grimaldi, riporta un saldo negativo (-40%) con 86.200 unità transitate, ripartite fra autoveicoli ed autovetture

delle più note case automobilistiche, con una media mensile di più di 7.000 mezzi trasportati su 5 collegamenti mensili medi con Grecia, Israele e Turchia. Anche in questo caso ha pesato la crisi globale della filiera

automobilistica dovuta alla pandemia.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Il Mose solo al Lido non riduce la marea» Studio delle correnti, l' allarme degli esperti

Le conclusioni scientifiche sui dati degli ultimi tre giorni. Con una bocca chiusa danni alla laguna e ritardo del livello

ALBERTO VITUCCI

VENEZIA

«Il Mose solo al Lido non riduce la marea» Studio delle correnti, l'allarme degli esperti

Dighe ora a prova di black-out con 14 nuovi gruppi elettrogeni

«Grande opera pubblica prospettive e criticità»

«La chiusura della sola barriera del Mose al Lido non provoca abbattimento del livello della marea. Ma solo un suo ritardo. Aumenta invece l' intensità delle correnti». Sono le conclusioni a cui sono giunti in queste ore gli esperti del Centro Maree, dopo aver studiato nei dettagli le misurazioni degli ultimi giorni di acqua alta. Dati disponibili, pubblicati su Open data del Comune. Che forniscono indicazioni scientifiche e inequivocabili. Nel grafico degli ultimi giorni si vede chiaramente come in presenza della chiusura di una sola bocca (martedì e giovedì) le linee della marea misurata in piattaforma al largo del Lido e quella di Punta Salute per un buon tratto coincidono. Con la chiusura delle barriere del Mose al Lido la marea in città rallenta. Ma dopo due ore la marea "residua", cioè la totale meno l' astronomica, quella dovuta al meteo, raggiunge la stessa quota: 48 centimetri contro i 49 in mare. Un solo centimetro di differenza. Significa, spiegano i tecnici, che il risultato ottenuto è un ritardo di un' ora, con un "risparmio" di 15 centimetri. E questo è possibile solo per le maree di sizigia, dove la velocità di crescita è elevata. Nella fase lunare di quadratura invece con una sola bocca chiusa non si otterrebbe alcuna differenza. Diverso il discorso con il Mose chiuso come da progetto alle tre bocche di Lido, Malamocco e Chioggia, come successo mercoledì. In quelle ore i grafici mostrano una netta differenza tra il livello della marea in laguna e in mare. Decisioni che fanno discutere, quelle prese dalla Centrale operativa del Mose coordinata dalla commissaria Spitz e dal suo consulente Francesco Ossola. Sperimentazioni che secondo alcuni esperti di laguna non trovano conforto in studi scientifici e possono produrre danni irreversibili alla morfologia lagunare. «Dicono che sono sperimentazioni, bene ci facciano vedere i dati», attacca il professor Luigi D' Alpaos, ingegnere idraulico ed esperto di idrodinamica lagunare, «prima degli esperimenti si deve valutare cosa succede, studiare i modelli matematici». Altro fenomeno rilevato nelle ultime ore è che con la sola bocca di Lido chiusa, la corrente dentro la laguna ha assunto velocità estreme. Se ne sono accorti diportisti e pescatori diretti dal Lido a Punta Sabbioni. Anche questo spiegabile facilmente, secondo i tecnici. Perché a bocca di Lido chiusa l' acqua che entra da Malamocco prende forza verso il Lido e Sant' Andrea. Questioni che dovranno essere affrontate presto. «Non basta l' aspetto tecnico della difesa», dice D' Alpaos, «occorre verificare cosa succede alla laguna, sempre più minacciata dall' erosione». Una direttiva imposta anche dall' Europa. Che di recente ha aperto una procedura di infrazione contro il governo italiano. E adesso vuol verificare il rispetto della Direttiva Acque per la conservazione di un ecosistema unico al mondo. La laguna dovrà essere governata da una nuova Autorità. «Di cui speriamo facciano parte persone competenti», dice D' Alpaos. Per il momento, in attesa del nuovo governo, le nomine sono bloccate. Sulla gestione del Mose da registrare un conflitto sempre più esplicito tra la commissaria Spitz e il Provveditorato, organo lagunare del ministero. Sulle competenze e i poteri, ma anche sull' aspetto economico. Chi paga i costi dei sollevamenti del Mose, arrivati a quota 20 da inizio ottobre? Ieri intanto nuova acqua medio alta. E San Marco è stata di nuovo allagata. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

convegno online

«Grande opera pubblica prospettive e criticità»

A.V.

VENEZIA

«Il Mose solo al Lido non riduce la marea» Studio delle correnti, l'allarme degli esperti

Dighe ora a prova di black-out con 14 nuovi gruppi elettrogeni

«Grande opera pubblica prospettive e criticità»

Una tavola rotonda con i commissari, il Provveditorato e gli ingegneri. Sarà la conclusione del convegno su "Mose, prospettive e criticità di una grande opera pubblica italiana", organizzata oggi on line dal consiglio dell' Ordine degli ingegneri. Ci sarà per l' Ordine Roberto Scibilia, ex ingegnere capo del Comune ai tempi del ponte di Calatrava, da qualche giorno nominato amministratore unico di Thetis. Ci saranno anche la commissaria Elisabetta Spitz e la provveditora Cinzia Zincone, il commissario liquidatore del Consorzio Massimo Miani, il presidente degli Ingegneri Massimo Zambrano. Interventi anche per Paolo Costa, ex presidente del Porto, Antonio Rusconi, Giovanni Zarotti, Giovanni Cecconi. Introduzione di Mariano Carraro, ex dirigente regionale, adesso presidente dell' Ordine veneziano. Saluto del sindaco Luigi Brugnaro e del presidente della federazione degli Ordini del Veneto, Pasqualino Boschetto. --A.V.

Il Gazzettino

Venezia

Competenze sul Mose Il disaccordo

Spitz-Zincone, divergenza di vedute sulle modalità dei sollevamenti

RAFFAELLA VITTADELLO

Venezia Estuario

Restauratori, l'esperienza vale quanto la formazione

Michelle Hunziker testimonial per Sant' Erasmo

Ricorso Wwf, sentenza entro l'estate

Competenze sul Mose Il disaccordo

Spitz-Zincone, divergenza di vedute sulle modalità dei sollevamenti

LA CONTROVERSIA VENEZIA Il meteo dovrebbe dare un po' di tregua dall' acqua alta. E quindi, finito il pacchetto di sollevamenti delle barriere del Mose con relativa allerta prolungata, ci potrebbe essere l' occasione per stemperare le tensioni che da mesi ormai si sono insinuate tra le due istituzioni che dovrebbero presiedere ai sollevamenti della grande opera, ovvero commissario delegato al completamento del Mose e Provveditorato alle Opere pubbliche. Da un lato l' opera è provvisoria, e in quanto tale viene gestita da Elisabetta Spitz, che ha nominato come suo collaboratore tecnico l' ex amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova Francesco Ossola (pagandolo con il portafoglio di spesa che le ha concesso lo Stato, che ammonta a un milione) in qualità di responsabile dei lavori e della sicurezza dei cantieri. Dall' altro lato il Provveditorato è per sua funzione - da secoli - l' ente responsabile della salvaguardia della città e da mesi ormai rivendica questo ruolo di condivisione delle decisioni sulle quote a cui è necessario sollevare il Mose. Sullo sfondo la questione finanziaria, con lo Stato che ha promesso i denari per il completamento del gigante giallo, l' avviamento, la manutenzione e tutto il resto. Mentre le imprese incaricate dichiarano di essere sull' orlo del fallimento perchè di soldi ne avanzano a palate, il Consorzio è in liquidazione con una voragine di debiti, il Provveditorato ha i cordoni della borsa e deve mettere la massima attenzione a cosa paga e a come lo fa, perchè incombe sempre la spada di Damocle che si chiama Corte dei Conti. Come si ricorderà, ad esempio, la sezione di controllo della Magistratura contabile ha bloccato il finanziamento dei lavori di Piazza San Marco, collaterali alla realizzazione del Mose, anche per una questione formale di tempi di presentazione delle rendicontazioni. Ad aumentare la ruggine tra Commissario e Provveditorato si è aggiunto il parere dell' avvocatura dello Stato sulle competenze di Spitz, che verrebbero ridimensionate nell' ambito di quanto stabilito nel decreto sbloccacantieri, e quindi delimita i confini della discrezionalità di alcune scelte. Il fatto che i rapporti tra i due enti siano sempre più incrinati, lo si legge nel richiamo formale inoltrato da Spitz a Zincone nelle scorse settimane, sulla decisione dei sollevamenti parziali, che da un lato avrebbero permesso un maggior margine di manovra alle navi in entrata, evitando la chiusura a Malamocco, dall' altro non avrebbero consentito di tenere perfettamente all' asciutto la città. E quindi anche la quota di salvaguardia fissata dal commissario Spitz a 130 centimetri in Punta della Salute è diventata oscillante per un possibile margine di errore di 35 centimetri. E se da un lato il Governo ha scelto di accentrare su Zincone la duplice carica di Provveditore e di commissario al Porto, nel periodo di transizione verso la nuova Autorità della laguna e ipotizzando un maggior accordo nella gestione di responsabilità così diverse in capo alla stessa persona, Spitz chiede ora invece a Zincone di individuare un proprio delegato al Provveditorato. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la ricerca

Pagamenti alle imprese enti locali virtuosi ma con alcune eccezioni

VENEZIA

Cittadella della Giustizia via anche all'ultimo lotto

Pagamenti alle imprese enti locali virtuosi ma con alcune eccezioni

Pagano tutti o quasi entro i tempi previsti per legge (30 o 60 giorni), in alcuni casi anche con molto anticipo. In alcuni casi però c' è ancora molto da migliorare. E' il caso del Comune di Chioggia, di Vela, di Actv e anche del Teatro La Fenice che, pur migliorando rispetto al 2019, continua a pagare con una media di 40 giorni di ritardo rispetto al limite massimo previsto. E' quanto emerge dai dati forniti dall' Ufficio studi Cgia sugli Indicatori di Tempestività dei Pagamenti realizzati dalle principali Amministrazioni pubbliche del Veneziano nel 2020. «Nel 2020 il Covid ha allungato i tempi di pagamento delle Amministrazioni pubbliche veneziane che, in massima parte, nel 2019 non erano state particolarmente solerti nel liquidare le fatture ricevute dai fornitori. Ovviamente, la mancanza di liquidità e in qualche caso gli effetti legati allo smart working hanno contribuito a dilatare i ritardi del saldo delle fatture. Gli enti, invece, che hanno sempre pagato rispettando i termini di legge, che ricordo sono la stragrande maggioranza, l' anno scorso hanno tagliato ulteriormente i tempi di pagamento, garantendo con puntualità la liquidità soprattutto a tante piccole imprese fornitrici». A dirlo è il Presidente Roberto Bottan. Gli enti monitorati in questa analisi sono stati una ventina: quasi una decina di Comuni veneziani, l' Ulss 3 Serenissima, l' Ulss 4 del Veneto Orientale, il Porto di Venezia, la Camera di Commercio di Venezia-Rovigo, le Concessioni Autostradali Venete (CAV Spa), la Città Metropolitana di Venezia, l' Actv, l' Università Ca' Foscari, etc. La situazione più critica ha riguardato il Teatro la Fenice che nel 2020 ha saldato i propri fornitori con oltre 39 giorni di ritardo. Ancorché i dati siano parziali, in quanto aggiornati solo al terzo trimestre 2020, Vela Spa (+33,60 giorni), Cciaa Venezia-Rovigo (+17,23) e Actv (+12,33), hanno peggiorato la loro performance rispetto alla media registrata nel 2019. In difficoltà anche Cac (+14,90), la società di gestione del Passante di Mestre, che ha aumentato il ritardo di pagamento medio rispetto l' anno precedente di 13 giorni e il Comune di Mirano che da un anticipo di 14,62 giorni registrato nel 2019 è passato ad un ritardo di 9 giorni nel 2020. Va detto che, anche gli enti veneziani più ritardatari, hanno prestazioni nettamente migliori rispetto alla maggior parte delle altre amministrazioni sparse per l' Italia. Il Comune di Napoli, per esempio, ha liquidato i propri fornitori con 314 giorni medi di ritardo. --

Il Gazzettino

Venezia

Pagamenti veloci, ma non tutti

`Studio della Cgia sui tempi della pubblica amministrazione: primi il Porto e l' Ulss 3 `Bene anche Comune e Actv, non La Fenice Bottan: «Nuova legge per agevolare le ditte»

LUCA BAGNOLI

Mestre

ULSS3

INGRESSO

Pagamenti veloci, ma non tutti

Via Ca' Solaro più sicura entro un anno

Prodotti non in regola, maxi-sequestro

«Montesanto nostro maestro di Pediatria»

Ricordato Giovanni Palatucci questore "Giusto tra le Nazioni"

L' ANALISI MESTRE Il Covid allunga i tempi di pagamento della Pubblica amministrazione in Italia, ma non a Venezia e provincia, almeno da parte degli enti storicamente puntuali. Nel Veneziano, infatti, le tempistiche 2020 si sono perfino ridotte, con il Porto di Venezia e l' Ulss 3 in testa a questa speciale classifica, il cui ultimo posto è occupato dal Teatro La Fenice; bene anche Comune, Actv e Ca' Foscari. L' analisi dei dati, forniti dall' Ufficio studi della Cgia sugli Indicatori di tempestività dei pagamenti realizzati da circa 20 amministrazioni pubbliche locali, si basa sul ritardo o sull' anticipo medio in rapporto alle scadenze di legge, che impongono per le transazioni commerciali termini non superiori a 30 o 60 giorni. I DATI Nel dettaglio, dal 2019 al 2020, il Comune di Venezia passa da 8 giorni di anticipo a quasi 14, Actv da più 12 di ritardo ad oltre 3 di anticipo, Università Ca' Foscari migliora i suoi 3 giorni prima attestandosi a più 11. E poi, come detto, le migliori performance, con Ulss 3 che registra oltre 27 giorni di anticipo, seconda solo al Porto che rivela il miglior risultato assoluto, con quasi 32 giorni anzitempo (nel 2019 erano 27). Pressoché invariati, invece, il Consiglio di Bacino Laguna di Venezia e la Città Metropolitana, che saldano rispettivamente i propri fornitori 23 e 19 giorni prima sulle scadenze. Chi peggiora in rapporto a due anni fa, nonostante i dati siano parziali in quanto aggiornati al terzo trimestre 2020, sono Vela Spa (da oltre 33 a poco più di 6 giorni d' anticipo) e soprattutto la Camera di Commercio (da un anticipo di 10 giorni a 17 di ritardo). Non bene anche Cav: Concessioni Autostradali Venete supera le due settimane di ritardo, che nel 2019 si riduceva a soli 2 giorni. Ma la situazione più critica riguarda il Teatro la Fenice che, se da un lato migliora i suoi quasi 46 giorni di ritardo del 2019, dall' altro, con più di 39 lo scorso anno, è il peggiore tra gli enti monitorati. «Il Covid - commenta il presidente della Cgia Roberto Bottan - ha allungato i tempi di pagamento delle amministrazioni pubbliche veneziane che, in massima parte, prima della pandemia non erano state particolarmente solerti nel saldare le fatture ricevute dai fornitori. Ovviamente - precisa - la mancanza di liquidità e gli effetti dello smart working hanno contribuito a dilatare i ritardi. Gli enti, invece, che hanno sempre pagato rispettando i termini, e che sono la stragrande maggioranza, l' anno scorso hanno tagliato ulteriormente la tempistica, garantendo puntualmente la liquidità soprattutto alle tante piccole imprese. Sebbene in provincia di Venezia la situazione non sia così critica conclude - per risolvere il mancato pagamento, che in altre zone del Paese sta lasciando senza contanti tantissime aziende, c' è solo una cosa da fare: prevedere per legge la compensazione secca tra i debiti della Pa verso le imprese e le loro passività fiscali e contributive: un automatismo che cancellerebbe definitivamente il problema». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ship Mag

Venezia

Venezia, Comitato di Gestione dell'Authority di nuovo operativo dopo 7 mesi. Ma è legittimo?

Venezia Continua il balletto sulle sorti del porto di Venezia, ma ormai questo balletto si è trasformato in una danza macabra. Era l'inizio di agosto quando la comunità portuale di Venezia chiedeva con forza di mettere fine alla situazione di stallo in cui si trovava la macchina amministrativa dell'Autorità di Sistema Portuale, ostaggio della mancata approvazione del bilancio 2019 dell'ente da parte dei rappresentanti della Città Metropolitana di Venezia e della regione Veneto. Situazione poi sfociata nello scioglimento del Comitato di Gestione da parte della ministra Paola De Micheli Dopo sette mesi di attesa, il Comitato di Gestione dell'AdSP è tornato finalmente a funzionare. Il decreto di costituzione del nuovo Comitato è stato pubblicato ieri nel sito dell'AdSP, che ha la competenza per i porti di Venezia e Chioggia, coi nomi dei cinque componenti istituzionali. Si tratta del commissario straordinario dello stesso ente portuale, Cinzia Zincone succeduta a Pino Musolino con la carica di presidente e dei quattro componenti designati: il comandante della Capitaneria di Porto e direttore marittimo pro tempre del Veneto, Piero Pellizzari,: il comandante della Capitaneria di Porto di Chioggia, Michele Messina, e di sei rappresentanti degli enti locali Fabrizio Giri (per la Città Metropolitana) e Maria Rosaria Anna Campitelli (per la regione Veneto) entrambi, già componenti del Comitato sciolto l'anno scorso. Come ha fatto notare Shipmag, resta sullo sfondo il dubbio e la legittimità della nomina del Comitato di Gestione da parte della commissaria, perché può farlo solo il presidente in carica. Qualora il Comitato venisse nominato dalla commissaria, come in questo caso, il rischio concreto sarebbe che ogni atto della stessa e del Comitato di Gestione possa essere invalidato.

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

celle ligure. progetto da 13 milioni all' esame della regione

Un arenile da salvare con 5 isole sommerse

In 40 anni la spiaggia da 72 a 40 metri di ampiezza

SAVONA

Un arenile da salvare con 5 isole sommerse

In 40 anni la spiaggia da 72 a 40 metri di ampiezza

Per Albisola una spiaggia allungata di 20 metri

Da Varazze ad Alassio risarcimenti in arrivo per la mareggiata 2018

Love's Week
Gino
Per festeggiare l'acquisto della tua nuova auto il gruppo Gino ti regalerà una cena stellata firmata ANTICA CORONA REALE per 2 persone direttamente a CASA TUA!*
Concessionaria GINO

Un progetto da 13 milioni di euro per salvaguardare le spiagge di Celle, che negli ultimi 45 anni si sono dimezzate, è stato affidato allo Studio Sirito di Savona. La profondità dell' arenile davanti al centro storico è passata dai 72 metri del 1973 ai 40 metri del 2018. Un arretramento cui ha dato un notevole contributo la costruzione (1984) della diga Alti Fondali del porto di Savona, che da allora intercetta le alluvioni del Sansobbia. Il nuovo molo foraneo, infatti, ha invertito la deriva dei materiali trascinati dal torrente che separa le Albisole che sono ora diretti verso ponente, anziché verso levante. Secondo studi accurati, non è solo quello il problema di Celle Ligure, soggette a mareggiate anche devastanti, con onde che erodono il litorale, con lo scavalcamento del lungomare, l' ex rilevato ferroviario, da parte del moto ondoso che si riversa sulle strade cittadine, inondazioni fin dentro i locali prospicenti e insabbiamento del lungomare come accaduto un anno fa. Una situazione allarmante che ha indotto il Comune di Celle Ligure e l' associazione Bagni Marini a commissionare allo Studio Sirito un progetto di fattibilità tecnico ed economico per la difesa dell' abitato, delle spiagge e delle attività produttive. Il progetto è ora all' esame della Regione «Il processo di arretramento della linea di riva - questa è la premessa dei tecnici - si può arrestare solo con interventi artificiali e così pure per il recupero della profondità e della superficie di spiaggia dispersa nel tempo. La soluzione è incentrata su un imponente ripascimento, con sabbia di granulometria maggiore di quella attuale, sul potenziamento dei pennelli esistenti e sulla realizzazione di cinque "isole" sommerse davanti alle spiagge».. M. PI. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Vado Gateaway: dalla Regione 25 mila euro per semplificare, digitalizzare e riorganizzare il flusso dei container

Riducendo al contempo le occasioni di assembramento ai varchi

Regione . Approvata in giunta regionale la concessione di un contributo di 25 mila euro a favore dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione di uno studio e di un' attività finalizzata a migliorare l' accesso al terminal di Vado riducendo al contempo le occasioni di assembramento ai varchi. "L' attività - spiega l' assessore con delega a porti e logistica Andrea Benveduti - consiste nello studio di dettaglio e nello sviluppo realizzativo di componenti software per la semplificazione, digitalizzazione e riorganizzazione del gate della nuova Piattaforma di Vado Gateway nel bacino portuale di Vado Ligure, interessato dal flusso di container contenenti anche merci pericolose". L' obiettivo è quello di implementare un sistema di accesso che acceleri le procedure in/out e riduca conseguentemente stazionamenti e assembramenti di autotrasportatori al gate. L' iniziativa si colloca all' interno del progetto OMD finanziato dall' Interreg Italia-Francia Marittimo e capofilato proprio da Regione Liguria. "È un piccolo segno che si inserisce nell' ottica integrata di una digitalizzazione 4.0 del sistema portuale. E di come Regione Liguria creda e investa nella progettazione europea e nell' impiego dei fondi di cooperazione. Nello specifico caso, il valore aggiunto è quello dell' attuazione di un' azione concreta covid-oriented, a favore della sicurezza degli operatori del trasporto e della logistica impegnati quotidianamente a salvaguardare la fornitura dei beni anche in questo difficile tempo di pandemia" conclude Benveduti. Altre notizie di Vado Ligure Idee Vado Ligure, il Pd: "Investire in ricerca e nuove tecnologie per accompagnare la transizione energetica" Approfondimento Tirreno Power, Arboscello (Pd-Articolo 1): "Basta polemiche, confronto aperto sul piano dell' azienda" Città d' Italia Squash: Davide Mollica terzo al torneo di Eccellenza a Riccione Report Porti e sviluppo sostenibile, Legambiente boccia il Gas Naturale Liquido Dalla Home Partenza Al Palatrincee di Savona al via le vaccinazioni per gli over 80: "Vediamo la luce in fondo al tunnel" lutto Tovo San Giacomo, folla commossa per l' ultimo saluto a Maurizio Superchi Ipotesi Covid, Toti tenta la carta "zona di rischio provinciale" per evitare l' arancione su tutta la Liguria AVVISO Nel pomeriggio scatta l' allerta gialla per neve per le vallate dell' entroterra.

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Vado Ligure, il Pd: "Investire in ricerca e nuove tecnologie per accompagnare la transizione energetica"

"Per la proposta di Tirreno Power adottiamo il principio di cautela"

Vado Ligure . "L' iniziativa del Comune e la trattativa con la Autorità di Sistema Portuale hanno fatto sì che, nei prossimi mesi, gli interventi sulla strada di scorrimento possano rispondere, nel frattempo, alle necessità più urgenti. La richiesta di Tirreno Power di costruire un nuovo impianto di produzione di energia a metano, è all' esame di chi ha il diritto e il dovere di esprimere le proprie valutazioni. Vale un principio di cautela, che non significa 'essere contro'. Attendiamo gli esiti della Valutazione di impatto ambientale e comunque ci riserviamo di dire la nostra, nell' interesse del territorio comunale e sovracomunale". E' quanto dichiarano dal Partito Democratico della sezione di Vado Ligure sulle questioni oggetto di dibattito nell' ultimo periodo. "Parallelamente e complementare a quella proposta - precisano - deve essere comunque intrapreso un percorso con Regione e Ministeri per portare sul nostro territorio investimenti in ricerca e nuove tecnologie atte a superare ed accompagnare la transizione energetica, anche attraverso fondi strutturali e europei". "Di Vado Ligure - spiegano - si è parlato in questi giorni, con toni polemici che non erano necessari. Ci piace tornare su argomenti che ci stanno a cuore, argomenti che sono indiscutibilmente patrimonio della nostra storia e del nostro presente, in una comunità che ci ha dato molto e alla quale abbiamo dato e vogliamo dare tutto il valore che merita". "Il coraggio di scommettere su nuove infrastrutture portuali e sulle opportunità che avrebbero generato, sul riutilizzo delle aree dismesse, sulla difesa di insediamenti produttivi (come - solo per fare un esempio - lo stabilimento che produce da qualcosa più di cento anni materiale rotabile): è merito di chi ha amministrato e amministra Vado, delle lotte dei lavoratori e dei loro sindacati, delle scelte dei Governi con cui gli enti locali hanno costruito soluzioni per questo territorio". "Questa città ha vissuto negli scorsi decenni - ricordano dal partito - una grave crisi economica e sociale alla quale ha reagito con l' impegno delle Amministrazioni comunali, delle organizzazioni dei lavoratori, dei suoi cittadini: insieme hanno chiesto al Governo nazionale, alla Regione, alle imprese, di fare la propria parte. Il riconoscimento di 'area di crisi industriale complessa' portava con sé opportunità che non sono state colte del tutto dal sistema delle imprese, locale e nazionale, per insediare nuove attività produttive; nonostante questo il territorio si sia organizzato per accogliere aziende, impresa e lavoro". "Ma gli ammortizzatori sociali - sostengono - destinati ai lavoratori hanno consentito di vivere a centinaia di persone e alle loro famiglie, e alla rete commerciale e artigianale che sui loro consumi faceva conto. Senza quelli, cosa ne sarebbe stato di quelle persone, di quella economia? La Regione ha fatto la sua parte, a volte, non sempre. E comunque era suo dovere". "Le infrastrutture di collegamento del porto alla rete autostradale e ferroviaria sono essenziali, sia per l' efficienza delle operazioni portuali, sia per non fare pesare sulla popolazione l' impatto di quelle attività (lavoro e ambiente vanno insieme, a noi è chiaro): sono stati fatti passi avanti importanti, il Ministero dei Trasporti che ne ha competenza ha dato una mano". "Siamo interpreti, non da soli, di un "orgoglio vadese" che non è chiusura nei nostri confini. Disposti a confrontarci, anzi a pretendere il confronto con altri. Resta ancora tanto da fare. Ci sono opere da ultimare, finanziamenti da integrare per completare l' assetto infrastrutturale necessario alla crescita del sistema economico locale, e finanziamenti da richiedere per nuove opere, risultati economici da trasformare ancora in quantità e qualità di lavoro". "Dobbiamo continuare ad occuparci

della qualità del vivere, dei bambini e degli anziani, delle famiglie e di chi vive solo: cosa su cui molto è stato fatto, ma che ha bisogno di una quotidiana attenzione, di immaginare nuove soluzioni, per non farci trovare impreparati dai cambiamenti sociali, demografici,

che riguardano e riguarderanno anche la nostra comunità. La crisi sanitaria che per mesi ha condizionato la nostra vita non è ancor finita: le sue conseguenze sono ancora pesanti". "Lo sono anche per la rete di associazioni, circoli, Società di Mutuo Soccorso - concludono - che hanno dovuto rallentare o chiudere le attività di socializzazione. Una rete importante per la coesione sociale da sostenere. Siamo impegnati a trovare soluzioni adeguate. Daremo all' amministrazione comunale di Vado, ai consiglieri comunali che fanno riferimento al Partito Democratico, e non solo a loro, tutto il sostengo possibile per realizzare gli obiettivi condivisi. E saremo a disposizione dei cittadini e delle cittadine vadesi per ascoltare e interpretare le loro esigenze".

Savona News

Savona, Vado

Tirreno Power, il PD vadese: "Attendiamo valutazioni, che non significa essere contro"

"Servono investimenti complementari su ricerca e nuove tecnologie per accompagnare la transizione energetica"

SAVONA NEWS

/ POLITICA

Tirreno Power, il PD vadese: "Attendiamo valutazioni, che non significa essere contro"

"Servono investimenti complementari su ricerca e nuove tecnologie per accompagnare la transizione energetica"

Anche il Partito Democratico di Vado affronta il tema delle prossime modifiche agli impianti di Tirreno Power, con un' analisi che parte da lontano e analizza l' intera situazione economica e sociale locale. "Di Vado Ligure si è parlato in questi giorni, con accenti polemici che non erano necessari. Ci piace invece tornare su argomenti che ci stanno a cuore, argomenti che sono indiscutibilmente patrimonio della nostra storia e del nostro presente, in una comunità che ci ha dato molto e alla quale abbiamo dato e vogliamo dare tutto il valore che merita". "Vado Ligure ha vissuto negli scorsi decenni una grave crisi economica e sociale alla quale ha reagito con l' impegno delle amministrazioni comunali, delle organizzazioni dei lavoratori, dei suoi cittadini: insieme hanno chiesto al Governo nazionale, alla Regione, alle imprese, di fare la propria parte. Il coraggio di scommettere su nuove infrastrutture portuali e sulle opportunità che avrebbero generato, sul riutilizzo delle aree dismesse, sulla difesa di insediamenti produttivi (come, solo per fare un esempio, lo stabilimento che produce da qualcosa più di cento anni materiale rotabile): è merito di chi ha amministrato e amministra Vado, delle lotte dei lavoratori e dei loro sindacati, delle scelte dei Governi con cui gli enti locali hanno costruito soluzioni per questo territorio". "Il riconoscimento di 'Area di crisi industriale complessa' portava con sé opportunità che non sono state colte del tutto dal sistema delle imprese, locale e nazionale, per insediare nuove attività produttive; nonostante questo il territorio di Vado si è organizzato per accogliere aziende, impresa e lavoro. Ma gli ammortizzatori sociali destinati ai lavoratori con la 'causale' dell' Area di crisi industriale complessa hanno consentito di vivere a centinaia di persone e alle loro famiglie, e alla rete commerciale e artigianale che sui loro consumi faceva conto. Senza quelli, cosa ne sarebbe stato di quelle persone, di quella economia? La Regione ha fatto la sua parte, a volte, non sempre. E comunque era suo dovere". "Le infrastrutture di collegamento del porto alla rete autostradale e ferroviaria sono essenziali, sia per l' efficienza delle operazioni portuali, sia per non fare pesare sulla popolazione l' impatto di quelle attività (lavoro e ambiente vanno insieme, a noi è chiaro): sono stati fatti passi avanti importanti, il Ministero dei Trasporti che ne ha competenza ha dato una mano. L' iniziativa del Comune e la trattativa con la Autorità di Sistema Portuale hanno fatto sì che, nei prossimi mesi, gli interventi sulla strada di scorrimento possano rispondere, nel frattempo, alle necessità più urgenti". "La richiesta di TP di costruire un nuovo impianto di produzione di energia a metano, è all' esame di chi ha il diritto/dovere di esprimere le proprie valutazioni. Vale un principio di cautela, che non significa 'essere contro'. Attendiamo gli esiti della VIA e comunque ci riserviamo di dire la nostra, nell' interesse del territorio comunale e sovracomunale". "Parallelamente e complementare a quella proposta deve essere comunque intrapreso un percorso con Regione e Ministeri per portare sul nostro territorio investimenti in ricerca e nuove tecnologie atte a superare ed accompagnare la transizione energetica, anche attraverso fondi strutturali e europei. Siamo interpreti, non da soli, di un 'orgoglio vadese' che non è chiusura nei nostri confini. Disposti a confrontarci, anzi a pretendere il confronto con altri". "E' tutto fatto? No, resta ancora tanto da fare. Ci sono opere da ultimare, finanziamenti da integrare per completare l' assetto infrastrutturale necessario alla crescita del sistema economico locale, e finanziamenti da richiedere per nuove opere, risultati economici da trasformare ancora in quantità e qualità di lavoro. E poi dobbiamo continuare ad occuparci della qualità del vivere, dei bambini e degli anziani, delle famiglie e di

chi vive solo: cosa su cui molto è stato

fatto, ma che ha bisogno di una quotidiana attenzione, di immaginare nuove soluzioni, per non farci trovare impreparati dai cambiamenti sociali, demografici, che riguardano e riguarderanno anche la nostra comunità". "La crisi sanitaria che per mesi ha condizionato la nostra vita non è ancor finita: le sue conseguenze sono ancora pesanti. Lo sono anche per la rete di associazioni, circoli, Società di Mutuo Soccorso che hanno dovuto rallentare o chiudere le attività di socializzazione. Una rete importante per la coesione sociale da sostenere. Siamo impegnati a trovare soluzioni adeguate". "Daremo all' Amministrazione comunale di Vado, ai consiglieri comunali che fanno riferimento al Partito Democratico, e non solo a loro, tutto il sostengo possibile per realizzare gli obiettivi condivisi. E saremo a disposizione dei cittadini e delle cittadine vadesi per ascoltare e interpretare le loro esigenze".

Savona News

Savona, Vado

Vado Gateway diventa "Covid oriented". L' assessore Benveduti: "25mila euro per razionalizzare i flussi dei container"

Approvata in giunta regionale la concessione di un contributo di 25 mila euro a favore dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione di uno studio e di un' attività finalizzata a migliorare l' accesso al terminal di Vado

SAVONA NEWS

/ ECONOMIA

Vado Gateway diventa "Covid oriented". L'assessore Benveduti: "25mila euro per razionalizzare i flussi dei container"

Approvata in giunta regionale la concessione di un contributo di 25 mila euro a favore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione di uno studio e di un'attività finalizzata a migliorare l'accesso al terminal di Vado

Approvata in giunta regionale la concessione di un contributo di 25 mila euro a favore dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione di uno studio e di un' attività finalizzata a migliorare l' accesso al terminal di Vado riducendo al contempo le occasioni di assembramento ai varchi. "L' attività - spiega l' assessore con delega a Porti e Logistica Andrea Benveduti - consiste nello studio di dettaglio e nello sviluppo realizzativo di componenti software per la semplificazione, digitalizzazione e riorganizzazione del gate della nuova Piattaforma di Vado Gateway nel bacino portuale di Vado Ligure, interessato dal flusso di container contenenti anche merci pericolose". L' obiettivo è quello di implementare un sistema di accesso che acceleri le procedure in/out e riduca conseguentemente stazionamenti e assembramenti di autotrasportatori al gate. L' iniziativa si colloca all' interno del progetto OMD finanziato dall' Interreg Italia-Francia Marittimo e capofilato proprio da Regione Liguria. "È un piccolo segno che si inserisce nell' ottica integrata di una digitalizzazione 4.0 del sistema portuale. E di come Regione Liguria creda e investa nella progettazione europea e nell' impiego dei fondi di cooperazione. Nello specifico caso, il valore aggiunto è quello dell' attuazione di un' azione concreta covid-oriented, a favore della sicurezza degli operatori del trasporto e della logistica impegnati quotidianamente a salvaguardare la fornitura dei beni anche in questo difficile tempo di pandemia" conclude Benveduti.

PrimoCanale.it

Savona, Vado

Porto Vado, 25mila Euro dalla Regione per velocizzare gli accessi

Primocana

PORTI E LOGISTICA

L'operazione si inquadra nel contrasto al Covid-19

Porto Vado, 25mila Euro dalla Regi accessi

12/02/2021 ore: 15.23

di M.C.

VADO LIGURE concessione di u dell'Autorità di Sis per la realizzazione migliorare l'accesso occasioni di assen l'assessore con del consiste nello studi componenti softwar riorganizzazione del nel bacino portuale container contenenti anche merci pericolose".

L'obiettivo è quello di implementare un sistema di access conseguentemente stazionamenti e assembramenti di autotrasporta progetto OMD finanziato dall'Interreg Italia-Francia Marittimo e capo segno che si inserisce nell'ottica integrata di una digitalizzazione Liguria creda e investa nella progettazione europea e nell'impiego d valore aggiunto è quello dell'attuazione di un'azione concreta c operatori del trasporto e della logistica impegnati quotidianamente questo difficile tempo di pandemia" conclude Benveduti.

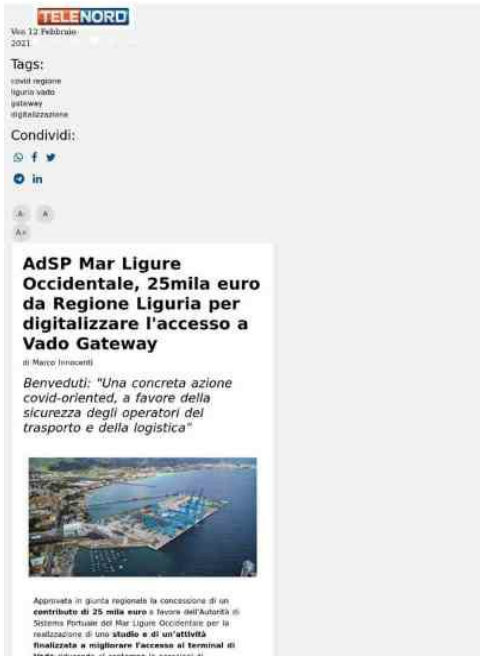
VADO LIGURE - Approvata in giunta regionale la concessione di un contributo di 25 mila euro a favore dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione di uno studio e di un' attività finalizzata a migliorare l' accesso al terminal di Vado riducendo al contempo le occasioni di assembramento ai varchi. "L' attività - spiega l' assessore con delega a Porti e Logistica Andrea Benveduti - consiste nello studio di dettaglio e nello sviluppo realizzativo di componenti software per la semplificazione, digitalizzazione e riorganizzazione del gate della nuova Piattaforma di Vado Gateway nel bacino portuale di Vado Ligure, interessato dal flusso di container contenenti anche merci pericolose". L' obiettivo è quello di implementare un sistema di accesso che acceleri le procedure in/out e riduca conseguentemente stazionamenti e assembramenti di autotrasportatori al gate. L' iniziativa si colloca all' interno del progetto OMD finanziato dall' Interreg Italia-Francia Marittimo e capofilato proprio da Regione Liguria. "È un piccolo segno che si inserisce nell' ottica integrata di una digitalizzazione 4.0 del sistema portuale. E di come Regione Liguria creda e investa nella progettazione europea e nell' impiego dei fondi di cooperazione. Nello specifico caso, il valore aggiunto è quello dell' attuazione di un' azione concreta covid-oriented, a favore della sicurezza degli operatori del trasporto e della logistica impegnati quotidianamente a salvaguardare la fornitura dei beni anche in questo difficile tempo di pandemia" conclude Benveduti.

telenord

Savona, Vado

AdSP Mar Ligure Occidentale, 25mila euro da Regione Liguria per digitalizzare l' accesso a Vado Gateway

Benveduti: Una concreta azione covid-oriented, a favore della sicurezza degli operatori del trasporto e della logistica


TELENORD

Ven 12 Febbraio 2021

Tags:

covid regione liguria vado gateway digitalizzazione

Condividi:

AdSP Mar Ligure Occidentale, 25mila euro da Regione Liguria per digitalizzare l'accesso a Vado Gateway

di Marco Innocenti

Benveduti: "Una concreta azione covid-oriented, a favore della sicurezza degli operatori del trasporto e della logistica"

di Marco Innocenti Benveduti: "Una concreta azione covid-oriented, a favore della sicurezza degli operatori del trasporto e della logistica" Approvata in giunta regionale la concessione di un contributo di 25 mila euro a favore dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per la realizzazione di uno studio e di un' attività finalizzata a migliorare l' accesso al terminal di Vado riducendo al contempo le occasioni di assembramento ai varchi. "L' attività - spiega l' assessore con delega a porti e logistica Andrea Benveduti - consiste nello studio di dettaglio e nello sviluppo realizzativo di componenti software per la semplificazione, digitalizzazione e riorganizzazione del gate della nuova piattaforma di Vado Gateway nel bacino portuale di Vado Ligure, interessato dal flusso di container contenenti anche merci pericolose". L' obiettivo è quello di implementare un sistema di accesso che acceleri le procedure in/out e riduca conseguentemente stazionamenti e assembramenti di autotrasportatori al gate. L' iniziativa si colloca all' interno del progetto OMD finanziato dall' Interreg Italia-Francia Marittimo e capofilato proprio da Regione Liguria. "È un piccolo segno che si inserisce nell' ottica integrata di una digitalizzazione 4.0 del sistema portuale. E di come Regione Liguria creda e investa nella progettazione europea e nell' impiego dei fondi di cooperazione. Nello specifico caso, il valore aggiunto è quello dell' attuazione di un' azione concreta covid-oriented, a favore della sicurezza degli operatori del trasporto e della logistica impegnati quotidianamente a salvaguardare la fornitura dei beni anche in questo difficile tempo di pandemia" conclude Benveduti.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

pronto il sistema che permette all' autotrasportatore di non dover scendere dalla cabina

Le app entrano nel porto di Genova «Così digitalizziamo il flusso dei tir»

ALBERTO GHIARA

Le app entrano nel porto di Genova «Così digitalizziamo il flusso dei tir»

Microsoft si converte Si rompe il fronte hi-tech «Le news vanno pagate»

genova«A breve sarà pronto un sistema di app nel porto di Genova per cui l' autotrasportatore non dovrà mai scendere dalla cabina: entrerà nel terminal e uscirà senza dover interagire fisicamente con nessuno, perché tutto il flusso dei documenti sarà digitalizzato» ha spiegato Marco Sanguineri, segretario generale dell' Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale, nel corso della conferenza a Genova su "Shipping 4.0", organizzata da Promoest insieme a un gruppo di professori dell' Università di Genova e a alcuni rappresentanti di Confindustria Genova, Start 4.0 e istituzioni locali. Il porto di Genova fa quindi un passo avanti verso quello che i ricercatori di Srm - Intesa San Paolo, Massimo Deandreis e Alessandro Panaro, hanno chiamato nel corso dell' incontro il Porto 6.0. «Un porto - ha detto Deandreis - non è soltanto traffici, ma è composto di sei driver: internazionalizzazione; intermodalità; formazione e accademia, intese come conoscenza; innovazione e start-up; free zone; green zone o sostenibilità». Sandro Scarrone, vicepresidente vicario di Confindustria Genova con delega all' high tech, ha spiegato qual è l' impatto del settore portuale sull' economia mondiale: «Il 90% delle merci mondiali viaggia via mare, il 12% del Pil è prodotto dai trasporti marittimi e dalla logistica. Anche in Italia l' impatto economico è significativo: 249,1 miliardi di euro di scambi commerciali via mare nel 2019. Nel primo semestre 2020 la perdita è stata del 21 per cento. I porti di Genova e Savona nel 2020 hanno perso il 14,2 cento dei traffici, ma mentre sui container si è recuperato bene, chiudendo con una perdita del 4,9 per cento, sulle rinfuse solide la perdita è stata del 30,5 per cento». In questo quadro, nel 2021 la chiave per uscire dalla crisi secondo Scarrone è l' innovazione tecnologica.«Covid-19 - ha ricordato Deandreis - ha cambiato il mondo, il 2020 è stato un anno drammatico. Il Pil mondiale è sceso del 3,5 per cento, meno drammatico di quello italiano perché alcuni paesi si sono ripresi prima ma comunque un dato fortemente negativo. In Italia, secondo i dati raccolti da Srm, gli scambi via mare nel corso del 2020 sono scesi a 168,6 miliardi di euro. --

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Autotrasporto, a breve pronta la app per il porto di Genova

Genova - 'A breve sarà pronto un sistema di app nel porto di Genova per cui l' autotrasportatore non dovrà mai scendere dalla cabina: entrerà nel terminal e uscirà senza dover interagire fisicamente con nessuno, perché tutto il flusso dei documenti sarà digitalizzato", ha spiegato Marco Sanguineri, segretario generale dell' Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale, nel corso della conferenza a Genova su 'Shipping 4.0', organizzata da Promoest insieme a un gruppo di professori dell' Università di Genova e a alcuni rappresentanti di Confindustria Genova, Start 4.0 e istituzioni locali. Il porto di Genova fa quindi un passo avanti verso quello che i ricercatori di Srm - Intesa San Paolo, Massimo Deandreis e Alessandro Panaro, hanno chiamato nel corso dell' incontro il Porto 6.0: 'Un porto - ha detto Deandreis - non è soltanto traffici, ma è composto di sei driver: internazionalizzazione; intermodalità, formazione e accademia, intese come conoscenza; innovazione e strart-up; free zone; green zone o sostenibilità'. Sandro Scarrone, vicepresidente vicario di Confindustria Genova con delega all' high tech, ha spiegato qual è l' impatto del settore portuale sull' economia mondiale: 'Il 90% delle merci mondiali viaggia via mare, il 12% del prodotto interno lordo è prodotto dai trasporti marittimi e dalla logistica. Anche in Italia l' impatto economico è significativo: 249,1 miliardi di euro di scambi commerciali via mare nel 2019. Nel primo semestre 2020 la perdita è stata del 21%. I porti di Genova e Savona nel 2020 hanno perso il 14,2% dei traffici, ma mentre sui container si è recuperato bene, chiudendo con una perdita del 4,9%, sulle rinfuse solide la perdita è stata del 30,5%'. In questo quadro, nel 2021 la chiave per uscire dalla crisi secondo Scarrone è l' innovazione tecnologica: 'Covid-19 - ha ricordato Deandreis - ha cambiato il mondo, il 2020 è stato un anno drammatico. Il Pil mondiale è sceso del 3,5%, meno drammatico di quello italiano perché alcuni paesi si sono ripresi prima ma comunque un dato fortemente negativo. Nel 2021 si prevede una crescita del 5,5% e nel 2022 del 4,2%. L' import-export è sceso del 9,6% nel 2020, si prevede che crescerà dell' 8,1% nel 2021 e del 6,3% nel 2022. Il trasporto marittimo si è ridotto del -3,8% nel 2020, avrà un rimbalzo del 4,7% nel 2021 e del 3,6% nel 2022'. In Italia, secondo i dati raccolti da Srm, gli scambi via mare nel corso del 2020 sono scesi a 168,6 miliardi di euro. L' effetto di questo evento è stato un cambiamento delle rotte commerciali internazionali che rimette in gioco la competitività dei porti: 'L' Italia - ha detto Panaro - è ben piazzata nelle classifiche internazionali di competitività portuale, ma sempre dietro ai suoi competitor come la Spagna'. Di qui la necessità di ricorrere ai sei driver per lo sviluppo dei porti 6.0 e la necessità di monitorare le misure prese. A esempio, per quanto riguarda l' introduzione di Zes e Zls in Italia, Panaro si è chiesto se abbiano funzionato: 'La risposta è nì, né no né sì: Srm ne ha monitorate sette, mancano sinergie, capacità di cogliere le opportunità, c' è ancora troppa burocrazia. Noi stiamo aiutando il porto di Taranto a definire la propria strategia in questo settore'. Il convegno è stata l' occasione per sottolineare i punti deboli del sistema genovese e savonese e aprire le prospettive per il futuro. Paolo Pessina, presidente di Assagenti, ha ricordato come 'il primo problema per il porto di Genova è l' ultimo miglio ferroviario. Bisogna riuscire a fare treni da 750 metri dentro ai terminal'. L' assessore ai porti del Comune di Genova, Francesco Maresca, ha fatto un appello perché 'col nuovo governo auspico un cambiamento e che si firmi l' autorizzazione per la Gronda'. Paola Girdinio, presidente del Centro di competenza Start 4.0, ha spiegato che il centro sta lavorando al digital twin del porto di Genova, per

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

adesso soltanto nell' ottica dei passeggeri delle crociere, 'ma potrà essere usato anche per i camion di merci. Covid-19 purtroppo ci ha rallentato'. L' assessore regionale ligure allo Sviluppo economico, Andrea Benveduti, ha detto che è importante agire in un' ottica di sistema: 'La nuova piattaforma di Vado - ha notato - è una realtà tecnologica bellissima, ma se rimane un fiore nel deserto rischia di appassire, bisogne che sia inserito in mezzo a altri fiori'. Un altro elemento di sviluppo è la capacità dei porti di offrire rifornimenti alle navi più avanzate che utilizzano combustibile all' avanguardia, come il gnl. Alla Spezia è stato fatto il primo rifornimento, con una bettolina olandese. Per Genova, Emanuele Gesù di Snam ha proposto di superare le difficoltà logistiche con una bettolina che prenda il bunker a Livorno, a un' ora e mezza di distanza, per rifornire diverse navi in Liguria: 'Questa è la nostra soluzione'.

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

Gruppo Gabetti: "Genova sta diventando attrattiva per il mercato immobiliare"

«Stiamo riscontrando una grande attenzione da parte di operatori del settore che non vedevamo da tempo»

Le grandi opere infrastrutturali, in via di realizzazione o programmate, la diffusione dello smart working e le opportunità di sviluppo offerte dalla 'silver economy' insieme ai tradizionali vantaggi competitivi come il clima mite e il mare, stanno rendendo Genova sempre più attrattiva per il mercato immobiliare . È quanto risulta dalle valutazioni di Enrico Cestari, responsabile di Gabetti Home Value (divisione cantieristica del gruppo Gabetti) e Cristiano Tommasini, Relationship manager Liguria Gruppo Gabetti, intervistati da Liguria Business Journal. Enrico Cestari «La città di Genova - spiega Cestari - è soggetta a un programma di investimenti a livello infrastrutturale di ampio respiro , che è la condizione necessaria ed essenziale per il rilancio del tessuto sociale ed economico locale in un' ottica di lungo periodo. Tra questi, si possono citare in primis il collegamento ferroviario veloce con Milano (si stima che il completamento del terzo valico fino a Tortona sia previsto entro il 2023) e il programma straordinario predisposto dall' Autorità di Sistema Portuale. Nello specifico, quest' ultimo ha lo scopo di accelerare l' esecuzione degli interventi per l' accessibilità del porto, dell' aeroporto e dell' area portuale industriale di Genova Sestri Ponente per l' integrazione tra porto e citta». Quali saranno gli effetti di questo programma? «Questo consentirà di generare molteplici effetti positivi , dal miglioramento delle condizioni di vivibilità del contesto urbano per i cittadini, alla crescita del turismo , veicolata dal potenziamento dei trasporti, che fa prevedere rilevanti ripercussioni sia sull' i ndotto locale sia sul sistema residenziale , a cui si aggiunge una grande opportunità per investitori su molti settori, ma anche un grande impatto sul mondo del lavoro che vedrà crescere le opportunità e il benessere generale della collettività». E per quanto riguarda il settore immobiliare? « Il settore immobiliare trae linfa positiva da questo contesto e contribuisce anch' esso in questo processo di sviluppo virtuoso. Secondo i dati forniti dall' Agenzia delle Entrate, il trend del settore residenziale riferito al numero di transazioni normalizzate (NTN) nel corso degli ultimi 3 anni, al netto del 2020 che fa storia a sé, risulta positivo (6.860 nel 2017, 7.130 nel 2018 e 7.396 nel 2019). Analizzando più nel dettaglio le classi dimensionali delle unita residenziali transate nel 2019, si nota come quasi la meta degli immobili compravenduti a Genova, nello specifico il 39,5%, sia di taglio compreso tra i 50 e gli 85 mq, seguito da un 33,2% tra gli 85 e i 115 mq (elaborazioni Ufficio Studi Gabetti su dati Agenzia delle Entrate). Se a tale contesto, si aggiunge da un lato una sempre maggiore propensione allo smart working, aspetto ovviamente legato alla pandemia attualmente in atto ma che inevitabilmente condizionerà le nostre abitudini anche quando l' emergenza sarà terminata, e dall' altro il fatto che Genova risulta essere la capitale della silver economy nei prossimi anni come evidenziato durante il Silver Economy Forum 2019, il combinato disposto tra tutti questi fattori crea le condizioni per rendere la città un luogo fortemente attrattivo per il mercato immobiliare». Cristiano Tommasini Secondo Tommasini , «Stiamo riscontrando una grande attenzione alla città di Genova da parte di operatori del settore che non vedevamo da tempo e la città prolifera di cantieri che evidenziano gli avanzamenti di progetti di riqualificazione importanti, tante volte discussi nel passato e che finalmente stanno prendendo forma. Genova è una città meravigliosa, con un' ottima qualità della vita, tanto che nel 2020 ha guadagnato ben 26 posizioni (indagine del Sole 24 Ore Qualità della vita 2020). Cosa mancano? I collegamenti nell' ambito dei trasporti che stanno finalmente arrivando e che favoriranno l' aumentare della popolazione, invogliando sicuramente le aziende a investire,

vivacizzando a sua volta il mercato immobiliare». Quali

sono i problemi? «Genova è una città che dal 2013 ha sempre perso terreno sui valori immobiliari al mq, ma resta tra i capoluoghi col maggior numero di compravendite. I problemi sono un' offerta smisurata a fronte di una popolazione tutto sommato esigua, un' alta percentuale di abitazioni vetuste e il fatto che Genova sia la città con il maggio numero di alloggi in categoria catastale A1 (di lusso) senza averne i requisiti e questo comporta spese di gestione maggiori». Che cosa prevedete per il futuro? « Siamo comunque certi che si potrà arrivare gradualmente a un aumento dei valori al mq , a condizione che si vada di più incontro alle nuove esigenze che le persone hanno manifestato negli ultimi tempi e cioè alloggi di nuova concezione , con nuovi impianti ecologicamente sostenibili, utilizzo di domotica, spazi esterni, box e posti auto. Grazie al collegamento ferroviario veloce con Milano, ormai non lontanissimo, e al riassetto del nodo ferroviario genovese, Genova diventerà una sorta di satellite naturale di Milano, ritornando a occupare il ruolo che aveva al tempo del Triangolo Industriale. Ecco che allora le caratteristiche uniche che ha la città, il clima temperato, il mare, la qualità della vita, potranno fare la differenza nella scelta del posto in cui vivere, soprattutto in un' epoca dove ormai lo smart working consente di lavorare in qualsiasi posto».

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

Nodo ferroviario di Genova, partono gli interventi tecnologici

Nell' ambito del progetto unico con il Terzo Valico dei Giovi

Avviati gli interventi tecnologici funzionali alla realizzazione del sestuplicamento Brignole-Principe e del quadruplicamento Voltri-Sampierdaren a nell' ambito del progetto di potenziamento infrastrutturale del Nodo ferroviario di Genova, la cui prima tranche dei lavori è stata affidata al Consorzio Cociv. Insieme ai lavori in questione proseguono le attività di scavo del prolungamento delle gallerie Colombo, San Tomaso e Polcevera, riprese il 26 giugno scorso con la stipula del contratto che ha consentito la ripartenza dei lavori nel Nodo ed ora al 58% circa di avanzamento. Le opere permetteranno la separazione dei flussi di traffico fra treni locali e a lunga percorrenza, e l' eliminazione dei 'colli di bottiglia' dell' attuale Nodo genovese, consentendo un significativo incremento dell' offerta dei servizi ferroviari regionali e metropolitani. Il quadruplicamento Voltri-Sampierdarena consiste nella realizzazione di quattro binari complessivi, di cui due esistenti, per il traffico metropolitano e regionale sull' attuale linea costiera, e due binari per la lunga percorrenza (merci e viaggiatori) ottenuti con il completamento della Bretella di Voltri. L' opera consentirà la connessione diretta al Terzo Valico dei Giovi per i treni merci con origine/destinazione al Porto di Genova.

FerPress

Genova, Voltri

Nodo di Genova, al via gli interventi tecnologici nell' ambito del Progetto Unico con il Terzo Valico dei Giovi

(FERPRESS) - Genova, 12 FEB - Avviati gli interventi tecnologici funzionali alla realizzazione del "sestuplicamento" Brignole-Principe e del "quadruplicamento" Voltri - Sampierdarena nell' ambito del Progetto di potenziamento infrastrutturale del Nodo di Genova, la cui prima tranche dei lavori è stata affidata al Consorzio COCIV. Insieme ai lavori in questione proseguono le attività di scavo del prolungamento delle gallerie Colombo, San Tomaso e Polcevera, riprese il 26 giugno scorso con la stipula del contratto che ha consentito la ripartenza dei lavori nel Nodo ed ora al 58% circa di avanzamento. Le opere permetteranno la separazione dei flussi di traffico fra treni locali e a lunga percorrenza, e l' eliminazione dei "colli di bottiglia" dell' attuale Nodo genovese, consentendo un significativo incremento dell' offerta dei servizi ferroviari regionali e metropolitani. Consiste nella realizzazione di quattro binari complessivi, di cui due esistenti, per il traffico metropolitano e regionale sull' attuale linea costiera, e due binari per la lunga percorrenza (merci e viaggiatori) ottenuti con il completamento della Bretella di Voltri. L' opera consentirà la connessione diretta al Terzo Valico dei Giovi per i treni merci con origine/destinazione al Porto di Genova. Prevede sei binari complessivi, di cui quattro esistenti, e due binari di collegamento tra Principe Sotterranea e il piazzale di Brignole ottenuti mediante il prolungamento delle esistenti gallerie Colombo e S. Tomaso.

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

Genova Post

Genova, Voltri

Nodo ferroviario di Genova, al via gli interventi tecnologici

Nell' ambito del progetto unico con il Terzo Valico. Proseguono anche le attività di scavo del prolungamento delle gallerie Colombo, San Tomaso e Polcevera

Redazione

Genova . Avviati gli interventi tecnologici funzionali alla realizzazione del sestuplicamento Brignole-Principe e del quadruplicamento Voltri - Sampierdarena nell' ambito del progetto di potenziamento infrastrutturale del nodo ferroviario di Genova, la cui prima tranche dei lavori è stata affidata al consorzio Cociv. La notizia arriva da Rfi. Insieme ai lavori in questione proseguono le attività di scavo del prolungamento delle gallerie Colombo, San Tomaso e Polcevera, riprese il 26 giugno scorso con la stipula del contratto che ha consentito la ripartenza dei lavori nel nodo e ora al 58% circa di avanzamento. Le opere permetteranno la separazione dei flussi di traffico fra treni locali e a lunga percorrenza, e l' eliminazione dei 'colli di bottiglia' dell' attuale nodo genovese, consentendo un significativo incremento dell' offerta dei servizi ferroviari regionali e metropolitani. IL QUADRUPLICAMENTO VOLTRI - SAMPIERDARENA . Consiste nella realizzazione di quattro binari complessivi, di cui due esistenti, per il traffico metropolitano e regionale sull' attuale linea costiera, e due binari per la lunga percorrenza (merci e viaggiatori) ottenuti con il completamento della Bretella di Voltri. L' opera consentirà la connessione diretta al Terzo Valico dei Giovi per i treni merci con origine/destinazione al Porto di Genova. IL SESTUPLICAMENTO PRINCIPE-BRIGNOLE . Prevede sei binari complessivi, di cui quattro esistenti, e due binari di collegamento tra Principe Sotterranea e il piazzale di Brignole ottenuti mediante il prolungamento delle esistenti gallerie Colombo e S. Tomaso.

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Nodo ferroviario di Genova, al via gli interventi tecnologici

GENOVA - Avviati gli interventi tecnologici funzionali alla realizzazione del "sestuplicamento" Brignole-Principe e del "quadruplicamento" Voltri - Sampierdarena nell' ambito del Progetto di potenziamento infrastrutturale del Nodo di Genova, la cui prima tranche dei lavori è stata affidata al Consorzio COCIV. Insieme ai lavori in questione proseguono le attività di scavo del prolungamento delle gallerie Colombo, San Tomaso e Polcevera, riprese il 26 giugno scorso con la stipula del contratto che ha consentito la ripartenza dei lavori nel Nodo ed ora al 58% circa di avanzamento. Le opere permetteranno la separazione dei flussi di traffico fra treni locali e a lunga percorrenza, e l' eliminazione dei "colli di bottiglia" dell' attuale Nodo genovese, consentendo un significativo incremento dell' offerta dei servizi ferroviari regionali e metropolitani. IL QUADRUPLICAMENTO VOLTRI - SAMPIERDARENA Consiste nella realizzazione di quattro binari complessivi, di cui due esistenti, per il traffico metropolitano e regionale sull' attuale linea costiera, e due binari per la lunga percorrenza (merci e viaggiatori) ottenuti con il completamento della Bretella di Voltri. L' opera consentirà la connessione diretta al Terzo Valico dei Giovi per i treni merci con origine/destinazione al Porto di Genova. IL SESTUPLICAMENTO PRINCIPE-BRIGNOLE Prevede sei binari complessivi, di cui quattro esistenti, e due binari di collegamento tra Principe Sotterranea e il piazzale di Brignole ottenuti mediante il prolungamento delle esistenti gallerie Colombo e S. Tomaso.

FerPress

Genova, Voltri

Trasportounito: nuovo blocco tra Genova Ovest e Bolzaneto, altri 25 mln di danni per l' autotrasporto

(FERPRESS) Roma, 12 FEB Quaranta chilometri di autostrada in più per raggiungere Milano partendo dal porto di Genova; inevitabili code chilometriche in città e lungo il tragitto autostradale, disagi che ricadranno puntualmente sugli autotrasportatori e che, dopo quaranta giorni di blocco, si troveranno a pagare un conto danni che varierà fra i 25 e i 28 milioni di euro, conto che, una volta di più, non potranno spartire con una merce e con categorie che hanno invece sopportato e assorbito un incremento di 50 volte dei noli marittimi, ma oppongono un muro invalicabile alla condivisione anche di soli 50 euro negli extracosti del trasporto su gomma.A disegnare l'ennesimo scenario da incubo non è un veggente. Secondo il coordinatore di Trasportounito, Giuseppe Tagnochetti, è già tutto scritto e inevitabile, da quando lunedì ASPI aprirà un cantiere che chiuderà per 40 giorni la tratta fra Genova Ovest e Bolzaneto e tutti i mezzi pesanti in uscita dal porto verranno dirottati verso la A10 o la A26 sobbarcandosi, oltre agli inevitabili ingorghi, 40 chilometri di guida in più.Nulla di nuovo sotto il sole afferma Tagnochetti se non che ormai per l'autotrasporto la corsa verso il collasso subisce una nuova e probabilmente letale accelerazione.Secondo Trasportounito non è solo l'apertura di un ennesimo cantiere a decretare questo destino, ma anche la concomitanza di una serie di fattori e di scelte negative che rimbalzano sull'autotrasporto, ultimo anello della catena, l'intero conto dei danni.a) Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (che oggi non c'è più) non ha mantenuto gli impegni assunti con le categorie economiche liguri né tantomeno disposto i ristori promessi;b) Autostrade 1° tronco, con la media di 6 Ordinanze al giorno, prosegue imperterrita con la sua pianificazione dei lavori estemporanea, fondata su interventi non risolutivi, orientati al massimo contenimento delle spese, attraverso cantieri non dinamici a tratti deserti e quindi spingendo la socializzazione dei costi, ovvero la ricaduta degli stessi a carico dell'autotrasporto (non solo quelli operanti con il porto, ma anche corrieri, alimentari ecc., tutti quelli costretti a muoversi nel nodo di Genova) e degli automobilisti.c) Le Istituzioni non riescono ad avere peso nella diatriba tecnica tra MIT e ASPI e quindi non hanno forza nel difendere la continuità operativa e produttiva delle imprese.d) Totale mancanza di azioni forti da parte dei Parlamentari liguri, lontani dal chiedere il riconoscimento politico dell'isolamento della Liguria e quindi aiuti di Stato motivati dalla discontinuità territoriale e a sostegno del sistema imprenditoriale e cittadino.Il tutto in un quadro di gravi difficoltà economiche dal quale vi è il serio pericolo conclude Tagnochetti dall'avvio di uno scontro sociale fra autotrasporto e committenza che continua a pensare di poter far pagare alle imprese del trasporto su gomma qualsiasi onere, che, normalmente, dovrebbe essere almeno condiviso dalla merce.

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

Genova Post

Genova, Voltri

Autostrade, sulla A7 da lunedì i cantieri nella galleria Monte Galletto: cosa cambia

Dureranno fino al 31 marzo, ci saranno alcune modifiche alla circolazione. Da domani riapre l' allacciamento A12/A7

Redazione

Genova24.it

Autostrade, sulla A7 da lunedì i cantieri nella galleria Monte Galletto: cosa cambia

Dureranno fino al 31 marzo, ci saranno alcune modifiche alla circolazione. Da domani riapre l'allacciamento A12/A7

Anche in Liguria la truffa delle sei cifre su whatsapp, il vademecum dell'associazione

Genova . Nell' ambito del piano di interventi per il potenziamento e l' ammodernamento della rete ligure, concordato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è pianificato per lunedì 15 febbraio alle 6.00 l' avvio dei lavori di manutenzione della galleria Monte Galletto, sulla A7, Serravalle - Genova . Lo comunica Autostrade per l' Italia. L' intervento, che si concluderà entro il prossimo 31 marzo , rientra tra i lavori programmati in questa fase per liberare la cerchia cittadina dalle attività di manutenzione in galleria entro giugno. La pianificazione è stata oggi oggetto di condivisione con le associazioni dell' autotrasporto regionale, in una riunione organizzata dall' Assessorato allo Sviluppo Economico della Regione Liguria, a cui ha presto parte anche il MIT. Durante l' incontro si è trattato, in particolare, del le attività di manutenzione che saranno svolte h24, sette giorni su sette , con l' impegno del maggior numero possibile di operai, tecnici e mezzi così da ridurre il più possibile i tempi di chiusura della galleria, dicono da Aspi. Nel fornice sono previste attività di fresatura del rivestimento della calotta con la posa in opera di elementi prefabbricati completati con armatura e getti di calcestruzzo; data la particolarità dell' ammasso in cui è stata scavata la galleria - composta da argilliti di Montanesi - sono previsti preventivamente elementi di consolidamento tramite bullonatura radiale. Nell' esecuzione delle attività verranno utilizzati mezzi Jumbo per le perforazioni, piattaforme elevatrici, pompe per il getto di rivestimento e mezzi speciali per la posa dei conci prefabbricati. Per consentire la viabilità, stabilita sotto il coordinamento della Prefettura, senza chiudere il tratto, il cantiere verrà portato avanti con uno scambio di carreggiata sulla A7 in direzione Milano, che prevede uno specifico piano di percorribilità : - per chi proviene dalla A12 ed è diretto in A7 , in direzione Milano, verrà predisposta una corsia in deviazione sulla carreggiata opposta lungo la A7 sud, con rientro nella carreggiata nord prima di Genova Bolzaneto. Chi percorre la A7 sud, diretto verso la A12 in direzione Livorno, dovrà uscire alla barriera di Genova Ovest, da cui rientrare in A7 per poi procedere seguendo le indicazioni per Genova Est-Livorno. - a chi da Genova intende percorrere la A7 in direzione Milano , si consiglia di utilizzare la viabilità ordinaria per raggiungere la stazione di Bolzaneto da cui entrare in A7 verso Milano. In alternativa sarà possibile entrare a Genova Ovest, seguire per la A10 Genova - Savona, prendere la A26 Genova Voltri - Gravellona Toce e raggiungere la A7 seguendo le indicazioni per Milano. - ai mezzi pesanti in uscita dal porto di Genova e diretti verso Milano , in accordo con gli Enti territoriali e per ridurre la probabilità di congestioni lungo la viabilità ordinaria, sono stati individuati specifici percorsi, indicati sul posto tramite apposita segnaletica. A seconda del varco di provenienza, i percorsi consentiranno l' ingresso alle stazioni di Genova Ovest o Genova Aeroporto - da cui proseguire lungo il percorso A10/A26/A7 - oppure di Bolzaneto da cui entrare in A7.

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

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Diga foranea di Genova, pronta la relazione finale del dibattito pubblico

Venerdì 19 febbraio il bilancio del confronto che ha coinvolto cittadini, comitati, associazioni e imprese

Diga foranea di Genova , tutto pronto per un bilancio del confronto pubblico. Si è infatti concluso la scorsa settimana il percorso del dibattitto pubblico sul rifacimento della diga foranea del porto di Genova. Per circa un mese, a partire dalla presentazione pubblica dell' 8 gennaio, i cittadini, i comitati, le associazioni e le imprese, hanno potuto inviare i propri contributi e domande sulla realizzazione del progetto, che sono stati raccolti e pubblicati sul sito del progetto nella sezione Quaderno degli attori. Sono stati raccolti complessivamente 55 contributi. Adesso è il momento delle conclusioni da parte di tutti gli attori in campo, di seguiti i prossimi appuntamenti. Venerdì 19 febbraio dalle ore 17 alle 19 si terrà la relazione finale del coordinatore del dibattito pubblico, alla presenza di Caterina Cittadino , presidente della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, e di Giuseppe Catalano , coordinatore della struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In questa occasione, Andrea Pillon racconterà l' esito del dibattito, durato 1 mese su un massimo di 4 come da norma di legge - in considerazione della natura emergenziale dell' opera inserita nel Programma per la ripresa del porto approvato dal Commissario per la ricostruzione del Ponte Morandi - e ne descriverà gli esiti dal punto di vista dei contenuti. Domenica 28 febbraio verrà presentato il dossier conclusivo dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: in questa occasione, il presidente Paolo Signorini relazionerà sui perché del processo partecipativo, sui risultati ottenuti, e soprattutto sulla scelta di alternativa progettuale che l' Autorità di sistema portuale porterà avanti con particolare riferimento ai contributi pervenuti dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo Piloti. A tal fine, dal 1° marzo a fine aprile la palla passa ai progettisti: la società di ingegneria Technital completerà il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, e lavorerà alla soluzione progettuale prescelta, che verrà "cristallizzata" e consegnata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini delle ulteriori fasi di progettazione e approvazione dell' opera che porteranno dunque alla sua realizzazione finale. "Ad aprile 2018 abbiamo iniziato con Invitalia a gettare le fondamenta di quest' opera, da cui dipende il futuro di Genova e del suo porto. Stiamo completando un progetto di fattibilità tecnico economica complesso e arricchito ora dai contributi del dibattito pubblico, a testimonianza di un percorso dove è stato privilegiato l' approfondimento alla rapidità di esecuzione. Dopo il crollo del Ponte, le difficoltà sulla rete autostradale e lo scoppio della pandemia, è tuttavia subentrata l' esigenza di accelerare le fasi di aggiudicazione, approvazione ed esecuzione dell' opera per la ripresa del porto di Genova; esigenza ora rafforzata dall' inserimento del progetto tra le opere commissariate e beneficiarie delle risorse del Recovery Fund", ha detto Signorini. "Il dibattito pubblico ha rappresentato un' occasione preziosa per informare e promuovere il confronto, a ogni livello, su un' opera dalla quale dipenderà inevitabilmente il futuro di Genova. Dare più acqua al porto rappresenta oggi un' esigenza condivisa tanto dagli operatori economici, tanto dall' Autorità marittima che, da sempre, promuove ogni soluzione finalizzata alla sicurezza della navigazione. In tale senso, lo spostamento della diga non potrà che offrire più elevate garanzie ai futuri traffici del porto di Genova", ha aggiunto l' Ammiraglio Nicola Carlone , comandante del porto di Genova. "Nel marzo 2017 sono approdato in questa meravigliosa città e ciò che mi colpì fu questa fusione tra porto e città. Oggi diciamo che grazie al percorso intrapreso e agli investimenti mirati possiamo avere una visione ancora più

chiara del domani. La nuova Diga Foranea,

quest' opera così imponente, strategica, anche grazie al Dibattito Pubblico che ha riportato il sostanziale parere positivo da parte di tutti gli attori coinvolti, consentirà di puntare ad essere uno degli HUB principali del Mar Mediterraneo. Le grandi navi che oggi non possono usufruire del porto di Genova, lo potranno fare in tutta sicurezza grazie alla Nuova Diga Foranea e tutto questo porterà enormi benefici sia economici, sia occupazionali, sia di scambi di idee e di cultura. Grazie alla sinergia tra le Infrastrutture, come la cura del "ferro", si consentirà a questa Città di indossare una nuova veste, di diventare anche un nuovo punto di riferimento per il nostro Paese e per l' Europa." ha aggiunto Marco Rettighieri , responsabile dell' attuazione del "Programma Straordinario di investimenti urgenti" del porto di Genova. Il dibattito pubblico - il primo che segue la normativa in vigore (DPCM 76/2018) - si è svolto attraverso quattro incontri pubblici, 6 riunioni di Commissione Tecnica, e una pre-conferenza dei servizi degli enti che dovranno autorizzare il progetto. Ognuno degli incontri pubblici ha raccolto, in media, circa 120 utenti collegati attraverso la piattaforma interattiva. Gli incontri, aperti e facilmente accessibili a tutti - anche alla stampa, sono stati trasmessi integralmente in streaming sulle tre principali emittenti locali di Genova con una stima di oltre 100.000 contatti complessivi, proprio allo scopo di dare la massima divulgazione e trasparenza al processo partecipativo. Nel corso del dibattito sono stati raccolti 55 contributi raccolti nel Quaderno degli attori), mentre decine sono state le domande e le osservazioni inviate alla struttura di coordinamento tramite e-mail: a ognuna di queste è stata data risposta attraverso i diversi canali del dibattito. Il sito web del progetto (dpdigaforanea.it) ha registrato 3.821 utenti unici e le pagine visitate sono state 19.946. I contenuti della pagina Facebook del dibattito pubblico hanno infine raggiunto un totale di 25.000 persone e oltre 1800 interazioni. Durante le riunioni della commissione tecnica, i rappresentati dell' Autorità Portuale, della Struttura commissariale, del Comune di Genova e di Regione Liguria hanno incontrato i delegati dei Municipi, degli enti ed organizzazioni portuali ed aeroportuali, delle associazioni ambientali, culturali e i comitati di cittadini, i sindacati e le organizzazioni del lavoro, per approfondire specifiche caratteristiche del progetto in relazione alle esigenze dei singoli portatori di interesse. La pre-conferenza dei servizi svoltasi il 27 gennaio, infine, è stata un' utile occasione per coinvolgere le autorità interessate in un momento in cui il progetto è ancora modificabile secondo le osservazioni, anche tecniche, che arrivano dalle altre istituzioni, semplificando così gli iter amministrativi e ottimizzando i tempi di valutazione del progetto.

Voce Tigullio

Genova, Voltri

Diga Foranea, ecco la roadmap con tutti gli appuntamenti

Il 19 febbraio la Relazione finale del Dibattito Pubblico. Il 28 febbraio sarà invece il turno dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che presenterà il Dossier Conclusivo

Comunicato Stampa

Si è concluso una settimana fa, giovedì 4 febbraio, il percorso del Dibattitto Pubblico sul rifacimento della Diga Foranea del Porto di Genova. Per circa un mese, a partire dalla presentazione pubblica dell' 8 gennaio, i cittadini, i comitati, le associazioni e le imprese, hanno potuto inviare i propri contributi e domande sulla realizzazione del progetto, che sono stati raccolti e pubblicati sul sito del progetto nella sezione Quaderno degli attori. Sono stati raccolti complessivamente 55 contributi. Adesso è il momento delle conclusioni da parte di tutti gli attori in campo, di seguiti i prossimi appuntamenti. Venerdì 19 febbraio dalle 17 alle 19 si terrà la Relazione Finale del Coordinatore del Dibattito Pubblico, alla presenza di Caterina Cittadino, Presidente della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, e di Giuseppe Catalano, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In questa occasione, Andrea Pillon racconterà l' esito del dibattito, durato 1 mese su un massimo di 4 come da norma di legge - in considerazione della natura emergenziale dell' opera inserita nel Programma per la ripresa del porto approvato dal Commissario per la ricostruzione del Ponte Morandi - e ne descriverà gli esiti dal punto di vista dei contenuti. Domenica 28 febbraio verrà presentato il Dossier Conclusivo dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: in questa occasione, il Presidente Paolo Signorini relazionerà sui perché del processo partecipativo, sui risultati ottenuti, e soprattutto sulla scelta di alternativa progettuale che l' Autorità di sistema portuale porterà avanti con particolare riferimento ai contributi pervenuti dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo Piloti. A tal fine, dal 1° marzo a fine aprile la palla passa ai progettisti: la società di ingegneria Technital completerà il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, e lavorerà alla soluzione progettuale prescelta, che verrà 'cristallizzata' e consegnata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini delle ulteriori fasi di progettazione e approvazione dell' opera che porteranno dunque alla sua realizzazione finale. 'Ad aprile 2018 abbiamo iniziato con Invitalia a gettare le fondamenta di quest' opera, da cui dipende il futuro di Genova e del suo porto. Stiamo completando un progetto di fattibilità tecnico economica complesso e arricchito ora dai contributi del Dibattito Pubblico, a testimonianza di un percorso dove è stato privilegiato l' approfondimento alla rapidità di esecuzione. Dopo il crollo del Ponte, le difficoltà sulla rete autostradale e lo scoppio della pandemia, è tuttavia subentrata l' esigenza di accelerare le fasi di aggiudicazione, approvazione ed esecuzione dell' opera per la ripresa del porto di Genova; esigenza ora rafforzata dall' inserimento del progetto tra le opere commissariate e beneficiarie delle risorse del Recovery Fund', ha detto Paolo Signorini, Presidente dell' Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale. 'Il dibattito pubblico ha rappresentato un' occasione preziosa per informare e promuovere il confronto, a ogni livello, su un' opera dalla quale dipenderà inevitabilmente il futuro di Genova. Dare più acqua al porto rappresenta oggi un' esigenza condivisa tanto dagli operatori economici, tanto dall' Autorità marittima che, da sempre, promuove ogni soluzione finalizzata alla sicurezza della navigazione. In tale senso, lo spostamento della diga non potrà che offrire più elevate garanzie ai futuri traffici del porto di Genova', ha aggiunto l' Ammiraglio Nicola Carlone, Comandante del porto di Genova. 'Nel marzo 2017 sono approdato in

questa meravigliosa città e ciò che mi colpì fu questa fusione tra porto e città. Oggi diciamo che grazie al percorso intrapreso e agli investimenti mirati possiamo avere una visione ancora più chiara del domani. La nuova Diga Foranea,

Voce Tigullio

Genova, Voltri

quest' opera così imponente, strategica, anche grazie al Dibattito Pubblico che ha riportato il sostanziale parere positivo da parte di tutti gli attori coinvolti, consentirà di puntare ad essere uno degli HUB principali del Mar Mediterraneo. Le grandi navi che oggi non possono usufruire del porto di Genova, lo potranno fare in tutta sicurezza grazie alla Nuova Diga Foranea e tutto questo porterà enormi benefici sia economici, sia occupazionali, sia di scambi di idee e di cultura. Grazie alla sinergia tra le Infrastrutture, come la cura del 'ferro', si consentirà a questa Città di indossare una nuova veste, di diventare anche un nuovo punto di riferimento per il nostro Paese e per l' Europa.' ha aggiunto Marco Rettighieri, responsabile dell' attuazione del 'Programma Straordinario di investimenti urgenti' del Porto di Genova.

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

NT+ Enti Locali & Edilizia

Genova, Voltri

Genova, Pac si aggiudica la sistemazione del rio Vernazza e del torrente Sturla per 10,5 milioni

di Alessandro Lerbini

Costruzione di argini fluviali a Genova. L' amministrazione comunale ha appaltato alla Pac di Bolzano le opere di adeguamento della canalizzazione del Rio Chiappeto (o Vernazza) con deviatore nel torrente Sturla e le opere di sistemazione idraulica del torrente Sturla nel tratto compreso fra via dell' Arena e il ponte di via delle Casette, nel municipio IX Levante.Al bando da 12.883.916 euro hanno partecipato 3 concorrenti. Il prezzo vincente è stato di 10.533.310 euro.L' ALLEGATOLe principali aggiudicazioni della settimanaProject financing a San Gimignano, dove l' amministrazione comunale ha assegnato a Opera San Gimignano (Capogruppo), Setten Genesio, Opera laboratori fiorentini, Paolieri la concessione del risanamento e della valorizzazione del complesso immobiliare denominato ex convento ed ex carcere di San Domenico. L' intervento ha un valore di 20,531 milioni.Cmci di Genova si è aggiudicata progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori di adeguamento degli impianti di illuminazione del porto di Savona. L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha assegnato l' appalto da 6.765.096 euro per 4.745.042 euro.

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

Prosegue il piano per rafforzare il porto

GENOVA Nel corso del 2020 oltre al Programma Straordinario per il rilancio del porto di Genova scrive in una sua nota l'AdSP 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 continua la nota 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.l. 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 2021 sottolinea l'AdSP 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, l'AdSP suggerisce di visitare la sezione del sito istituzionale www.portsofgenoa.com dedicata alla geolocalizzazione degli interventi infrastrutturali.

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

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

L' intervento del presidente dei doganalisti Pisano

«Sviluppo del retroporto decisivo per La Spezia»

L. IV.

«L'eterna sfida al buio degli abissi? Al Varignano è un affare di famiglia»

Diciotto nuovi operatori: la Marina sforna rinforzi per il Comando Subacquei

Marmellata di arance amare dagli alberi del centro città

«Sviluppo del retroporto decisivo per La Spezia»

La Spezia Riordinare i servizi di accesso e uscita delle merci del porto. Il presidente dell' associazione doganalisti del porto della Spezia Bruno Pisano condivide le indicazioni presentate all' Autorità di Sistema Portuale dal presidente di Confartigianato Trasporti Stefano Ciliento. E pone come priorità lo sviluppo delle aree retroportuali di Santo Stefano Magra, che il presidente dell' Authority vorrebbe rendere un vero interporto. Un progetto strategico, insieme alla Zona Logistica Semplificata, condiviso dall' associazione dei doganalisti. A pandemia conclusa le nuove soluzioni per l' accesso e l' uscita delle merci dallo scalo dovranno essere «compatibili, sostenibili e a tutela della salute». Lo sviluppo di Santo Stefana Magra connota sempre di più la "banchina-lunga", «nella quale è attiva una piastra intermodale per il traffico ferroviario e nella quale ci sono aree disponibili che possono essere destinate ad assumere ruoli strategici nella logistica e nell' autotrasporto proprio dell' ultimo miglio. Ecco perché troviamo e riteniamo puntuali la proposta e l' azione della nostra Autorità di Sistema nel premere per la creazione di un vero e proprio interporto e nella recente richiesta di definire quanto prima la Zona logistica semplificata a Santo Stefano Magra». --l. iv.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Citta della Spezia

La Spezia

Doganalisti: "Al fianco di Adsp per favorire l'interporto di Santo Stefano Magra"

Il presidente Pisano: "E' importante concludere con priorità le questioni ancora aperte sugli accessi".

CITTÀ DI SARZANA

ECONOMIA

Doganalisti: "Al fianco di Adsp per favorire l'interporto di Santo Stefano Magra"

Il presidente Pisano: "E' importante concludere con priorità le questioni ancora aperte sugli accessi".

Sarzana - Val di Magra - "E' indubbio e ci è ben presente che, quando terminerà, speriamo al più presto, l' emergenza pandemica, sarà necessario avere riordinato secondo la scala delle priorità e risolto, con soluzioni efficienti, tutte le questioni che riguardano i servizi di accesso e in uscita delle merci dal Porto. Ciò è peraltro nell' interesse delle attività portuali e della città che, e anche questo è ben chiaro, non possono e non devono prescindere da soluzioni ambientali compatibili, sostenibili e a tutela della salute". E' questo l' auspicio e il concreto impegno dell' Associazione dei doganalisti del Porto della Spezia (ASPEDO) che per voce del suo presidente, Bruno Pisano, condivide le indicazioni contenute nella posizione espressa dal presidente di Confartigianato Trasporti Stefano Cilento e presentata all' Autorità di Sistema portuale. Lo sviluppo delle aree di Santo Stefana Magra, dopo la nascita di molti magazzini di aziende private e del Centro Unico dei servizi, assumono sempre di più il ruolo di vero e proprio braccio operativo del Porto, la così detta "banchina-lunga", nella quale è attiva una piastra intermodale per il traffico ferroviario e nella quale ci sono aree disponibili che possono essere destinate ad assumere ruoli strategici nella logistica e nell' autotrasporto proprio dell' ultimo miglio. Ecco perché troviamo e riteniamo puntuali la proposta e l' azione della nostra Autorità di Sistema Portuale nel premere per la creazione di un vero e proprio Interporto e nella recente richiesta di definire quanto prima la Zona logistica semplificata a Santo Stefano Magra. Nel contempo riteniamo fondamentale attuare il progetto di informatizzazione del varco portuale (Smart Gate) già proposto dalla nostra associazione ASPEDO e da La Spezia Container Terminal (LSCT), redatto e presentato in tempi di pandemia, come si ricorderà, proprio per essere pronti a cogliere tutte le opportunità della ripresa. "Poiché il nostro Porto - ricorda e rilancia il presidente dell' Associazione Doganalisti Bruno Pisano - è sempre stato esempio di efficienza e nel contempo precursore di molti progetti innovativi anche in campo doganale e logistico, ora è il momento di cogliere tutte le opportunità che vengono offerte per l' innovazione tecnologica della logistica e dell' autotrasporto, non solo per consolidare quanto raggiunto negli ultimi decenni ma per gettare le basi per una nuova crescita e un nuovo sviluppo, concentrandoci sia sulle potenzialità che potremmo esprimere grazie a Santo Stefano Magra sia sul varco doganale da elevare, quanto a funzionalità, al top, con ricadute positive, va ribadito, su tutti gli operatori della Comunità portuale e sulla nostra città". Venerdì 12 febbraio 2021 alle 12:45:21 Redazione.

Informare

La Spezia

L' Associazione Spezzina Doganalisti condivide la visione dell' AdSP di sostenere l' attività del porto della Spezia con interporto e ZLS

STAR SERVICE infoMARE STAR SERVICE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto
12 febbraio 2021
WEB
L'Associazione Spezzina Doganalisti condivide la visione dell'AdSP di sostenere l'attività del porto della Spezia con interporto e ZLS
Pisano: ora è il momento di cogliere tutte le opportunità che vengono offerte per l'innovazione tecnologica della logistica e dell'autotrasporto

Pisano: ora è il momento di cogliere tutte le opportunità che vengono offerte per l' innovazione tecnologica della logistica e dell' autotrasporto L' Associazione Spezzina Doganalisti (A.SPE.DO) condivide l' obiettivo dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale di istituire un' efficiente area interportuale a sostegno dell' attività del porto della Spezia nonché la richiesta avanzata dall' ente portuale di definire la ZLS a Santo Stefano Magra (del 5 febbraio 2021). «È indubbio e ci è ben presente - ha rilevato il presidente di A.SPE.DO, Bruno Pisano - che, quando terminerà, speriamo al più presto, l' emergenza pandemica, sarà necessario avere riordinato secondo la scala delle priorità e risolto, con soluzioni efficienti, tutte le questioni che riguardano i servizi di accesso e in uscita delle merci dal porto. Ciò è peraltro nell' interesse delle attività portuali e della città che, e anche questo è ben chiaro, non possono e non devono prescindere da soluzioni ambientali compatibili, sostenibili e a tutela della salute». Pisano ha osservato che «lo sviluppo delle aree di Santo Stefana Magra, dopo la nascita di molti magazzini di aziende private e del Centro Unico dei servizi, assumono sempre di più il ruolo di vero e proprio braccio operativo del porto, la così detta "banchina-lunga", nella quale è attiva una piastra intermodale per il traffico ferroviario e nella quale ci sono aree disponibili che possono essere destinate ad assumere ruoli strategici nella logistica e nell' autotrasporto proprio dell' ultimo miglio. Ecco perché - ha affermato il presidente di A.PSE.DO - troviamo e riteniamo puntuali la proposta e l' azione della nostra Autorità di Sistema Portuale nel premere per la creazione di un vero e proprio interporto e nella recente richiesta di definire quanto prima la Zona Logistica Semplificata a Santo Stefano Magra». «Nel contempo - ha proseguito Pisano - riteniamo fondamentale attuare il progetto di informatizzazione del varco portuale (Smart Gate) già proposto dalla nostra associazione A.SPE.DO e da La Spezia Container Terminal (LSCT), redatto e presentato in tempi di pandemia, come si ricorderà, proprio per essere pronti a cogliere tutte le opportunità della ripresa. Poiché il nostro porto è sempre stato esempio di efficienza e nel contempo precursore di molti progetti innovativi anche in campo doganale e logistico - ha sottolineato Pisano - ora è il momento di cogliere tutte le opportunità che vengono offerte per l' innovazione tecnologica della logistica e dell' autotrasporto, non solo per consolidare quanto raggiunto negli ultimi decenni, ma per gettare le basi per una nuova crescita e un nuovo sviluppo, concentrandoci sia sulle potenzialità che potremmo esprimere grazie a Santo Stefano Magra sia sul varco doganale da elevare, quanto a funzionalità, al top, con ricadute positive, va ribadito, su tutti gli operatori della comunità portuale e sulla nostra città».

Messaggero Marittimo

La Spezia

Aspedo a favore Interporto Santo Stefano Magra

Bruno Pisano: importante concludere questioni ancora aperte

Redazione

LA SPEZIA Aspedo si schiera al fianco dell'AdSp per favorire l'Interporto di Santo Stefano Magra e l'avvio della Zls. E' indubbio e ci è ben presente che, quando terminerà, speriamo al più presto, l'emergenza pandemica, sarà necessario avere riordinato secondo la scala delle priorità e risolto, con soluzioni efficienti, tutte le questioni che riguardano i servizi di accesso e in uscita delle merci dal Porto. Ciò è peraltro nell'interesse delle attività portuali e della Città che, e anche questo è ben chiaro, non possono e non devono prescindere da soluzioni ambientali compatibili, sostenibili e a tutela della salute. E' questo l'auspicio e il concreto impegno dell'Associazione dei doganalisti del Porto della Spezia (Aspedo) che per voce del suo presidente, Bruno Pisano (nella foto), condivide le indicazioni contenute nella posizione espressa dal presidente di Confartigianato Trasporti Stefano Cilento e presentata all'Autorità di Sistema portuale. Lo sviluppo delle aree di Santo Stefana Magra, dopo la nascita di molti magazzini di aziende private e del Centro Unico dei servizi, assumono sempre di più il ruolo di vero e proprio braccio operativo del Porto, la così detta banchina-lunga, nella quale è attiva una piastra intermodale per il traffico ferroviario e nella quale ci sono aree disponibili che possono essere destinate ad assumere ruoli strategici nella logistica e nell'autotrasporto proprio dell'ultimo miglio. Ecco perché troviamo e riteniamo puntuali la proposta e l'azione della nostra Autorità di Sistema Portuale nel premere per la creazione di un vero e proprio Interporto e nella recente richiesta di definire quanto prima la Zona logistica semplificata a Santo Stefano Magra. Nel contempo riteniamo fondamentale attuare il progetto di informatizzazione del varco portuale (Smart Gate) già proposto dalla nostra associazione ASPEDO e da La Spezia Container Terminal (LSCT), redatto e presentato in tempi di pandemia, come si ricorderà, proprio per essere pronti a cogliere tutte le opportunità della ripresa. Poiché il nostro porto ricorda e rilancia il presidente dell'Associazione Doganalisti Bruno Pisano è sempre stato esempio di efficienza e nel contempo precursore di molti progetti innovativi anche in campo doganale e logistico, ora è il momento di cogliere tutte le opportunità che vengono offerte per l'innovazione tecnologica della logistica e dell'autotrasporto, non solo per consolidare quanto raggiunto negli ultimi decenni ma per gettare le basi per una nuova crescita e un nuovo sviluppo, concentrandoci sia sulle potenzialità che potremmo esprimere grazie a Santo Stefano Magra sia sul varco doganale da elevare, quanto a funzionalità, al top, con ricadute positive, va ribadito, su tutti gli operatori della Comunità portuale e sulla nostra Città.

Ship Mag

La Spezia

Doganalisti La Spezia, Pisano: Priorità a servizi di accesso in porto e sviluppo aree di Santo Stefano Magra

La Spezia E' indubbio e ci è ben presente che, quando terminerà, speriamo al più presto, l'emergenza pandemica, sarà necessario avere riordinato secondo la scala delle priorità e risolto, con soluzioni efficienti, tutte le questioni che riguardano i servizi di accesso e in uscita delle merci dal porto. Ciò è peraltro nell'interesse delle attività portuali e della città che, e anche questo è ben chiaro, non possono e non devono prescindere da soluzioni ambientali compatibili, sostenibili e a tutela della salute. E' questo l'auspicio e il concreto impegno dell'associazione dei doganalisti del porto della Spezia (ASPEDO) che per voce del suo presidente, Bruno Pisano Lo sviluppo delle aree di Santo Stefano Magra, dopo la nascita di molti magazzini di aziende private e del Centro Unico dei servizi spiega il presidente , assumono sempre di più il ruolo di vero e proprio braccio operativo del porto, la così detta banchina-lunga, nella quale è attiva una piastra intermodale per il traffico ferroviario e nella quale ci sono aree disponibili che possono essere destinate ad assumere ruoli strategici nella logistica e nell'autotrasporto proprio dell'ultimo miglio. Da qui la convinzione di premere per la creazione di un vero e proprio interporto e una Zona logistica semplificata a Santo Stefano Magra. Nel contempo riteniamo fondamentale attuare il progetto di informatizzazione del varco portuale (Smart Gate) già proposto dalla nostra associazione ASPEDO e da La Spezia Container Terminal (LSCT), redatto e presentato in tempi di pandemia, come si ricorderà, proprio per essere pronti a cogliere tutte le opportunità della ripresa, sottolinea il presidente. Poiché il nostro porto ricorda e rilancia Pisano è sempre stato esempio di efficienza e nel contempo precursore di molti progetti innovativi anche in campo doganale e logistico, ora è il momento di cogliere tutte le opportunità che vengono offerte per l'innovazione tecnologica della logistica e dell'autotrasporto, non solo per consolidare quanto raggiunto negli ultimi decenni ma per gettare le basi per una nuova crescita e un nuovo sviluppo, concentrandoci sia sulle potenzialità che potremmo esprimere grazie a Santo Stefano Magra sia sul varco doganale da elevare, quanto a funzionalità, al top, con ricadute positive, va ribadito, su tutti gli operatori della comunità portuale e sulla nostra città.

Il Tirreno

Livorno

Alleanza fra Pisa e Livorno

«Porto terminal per crociere, aeroporto scalo principale»

Primo Piano 7

L'INCHIESTA

STRADE INADEGUATE. Prosegue il festival delle prese in giro

Infrastrutture per la costa
Tre schiaffi in un giorno

Firenze-Mare, Tirrenica e Grosseto-Siena
Soldi e lavori bloccati, finanziamenti spariti

LUCIA ATERINI

FRANCESCO UDI

INTERVISTA ALL'EX SINDACO FONTANELLI

Alleanza fra Pisa e Livorno

«Porto terminal per crociere, aeroporto scalo principale»

Un' alleanza Pisa-Livorno, in particolare tra aeroporto e porto, per lo sviluppo del turismo della costa puntando sulle crociere. Oltre gli schemi visti finora. «Bisogna fare di più, la sfida del futuro lo impone», dice Paolo Fontanelli, ex sindaco di Pisa, ex deputato e ora esponente nazionale di Articolo Uno. Fontanelli, Pisa e Livorno un dialogo lo hanno iniziato parlando di una metropolitana di superficie che colleghi i due centri urbani. Eugenio Giani, presidente della Regione, è stato di recente in entrambe le città a colloquio con i sindaci e le realtà economiche. «Le intenzioni annunciate da Giani su una serie di interventi per migliorare i collegamenti, la mobilità e la qualità urbana nelle città e nell' area della costa sono certamente giuste e condivisibili, ma non sufficientemente connesse a una visione di rilancio. Prevale ancora una forte tendenza istituzionale alla frammentazione progettuale». **Quindi lei cosa proporrebbe a Giani?** «Di riuscire a immaginare e costruire un progetto concreto per lo sviluppo del turismo nell' area vasta della costa, che resta una delle esigenze prioritarie per far crescere l' economia della Toscana. Faccio un esempio: perché non ragionare sull' idea di costruire un polo toscano per la formazione di alcune rotte per le crociere? Oggi ci sono molte crociere che fanno scalo a Livorno e da lì partono escursioni di poche ore per Pisa, Lucca o Firenze, ma il ritorno economico è modesto. La vera ricchezza per il territorio avviene dove si organizzano e si formano crociere. È così che si mettono in movimento molteplici servizi e molti posti di lavoro. È così che si può contrastare il turismo mordi e fuggi». **Ma come potrebbe concretizzarsi questa idea?** «Mettendo a sistema i rispettivi punti di forza. A cominciare dalla presenza di un aeroporto come il Galilei che facilita i collegamenti con molte regioni italiane ed europee. Ovviamente occorre una dimensione imprenditoriale per realizzare un progetto del genere, ma le istituzioni, Regione in primis, possono attivare i rapporti necessari per verificare un' impresa di questo tipo. In tal senso un ruolo importante lo potrebbero svolgere sia l' Autorità portuale di Livorno sia Toscana Aeroporti. Credo ci siano gli spazi per un ragionamento del genere. Sulle volontà non so, ma lo spero». **Le risorse del Recovery Fund per la Toscana potrebbero aiutare?** «Da quello che si sente in giro le richieste sono tante e la Regione ne sponsorizza una notevole quantità, mentre Il Tirreno, già a metà gennaio, denunciava il rischio che le risorse destinate alla nostra regione siano poche, briciole rispetto alle attese». In molti soprattutto fanno notare che sembra davvero poca l' attenzione verso la costa toscana e il suo deficit infrastrutturale, soprattutto sul piano del potenziamento della rete ferroviaria. «Più volte nella campagna per le elezioni regionali è stata evocata l' esigenza di recuperare lo scarto negativo rispetto alla Toscana centrale, anzitutto rafforzando e migliorando i collegamenti sull' asse verso Firenze e su quello costiero verso Roma. Ora sono arrivati l' opportunità e il tempo per verificare la coerenza di questo impegno, che appare

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

Il Tirreno

Livorno

certamente più importante e urgente rispetto ad altri investimenti, come la nuova pista dell' aeroporto di Peretola». Su questo a Firenze non si registrano certo passi indietro. «Sì, vedo che si insiste sulla scelta della pista nonostante la fase di forte ridimensionamento e di profonda incertezza che la pandemia ha prodotto sul traffico aereo. Nella migliore delle ipotesi si parla di un ritorno ai numeri precedenti nei flussi di passeggeri solo nel 2025. Su questo la Regione deve dire chiaramente cosa intende fare senza riproporre un inutile chiacchiericcio sulle "pretese campanilistiche" di Pisa». **Cosa non la convince di questo atteggiamento?** «Mi sembra singolare che mentre si sostiene che la nuova pista di Peretola è necessaria per combattere la concorrenza di Bologna, i sindaci di Firenze e Bologna, insieme con i presidenti di Toscana e Emilia Romagna, si impegnino a costruire un' alleanza strategica su diversi punti, tra i quali il turismo. Dunque, quando si tratta del turismo sulla costa adriatica, che cresce anche a danno di quello sulla costa tirrenica grazie all' alta velocità, la concorrenza con Bologna non vale più? Mi sembrerebbe più serio mettersi davvero a ragionare su cosa è necessario fare per sviluppare l' economia del turismo in una regione come la nostra». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

il presidio dei diportisti

Authority: sì al dialogo solo dopo la condanna dell' aggressione

Il prefetto incontra il nostro collaboratore dopo le minacce Sei persone indagate. Dal protagonista una lettera di scuse

Livorno

Le minacce al giornalista del Tirreno

Authority: sì al dialogo solo dopo la condanna dell'aggressione

Il prefetto incontra il nostro collaboratore dopo le minacce Sei persone indagate. Dal protagonista una lettera di scuse

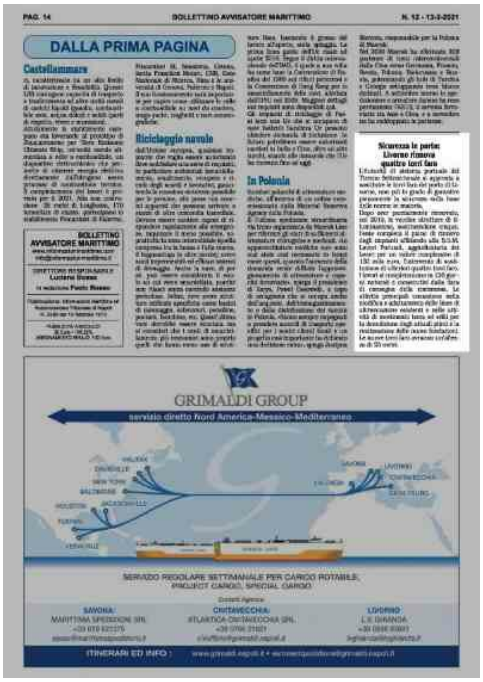
livorno. «Manifestare è un sacrosanto diritto, ve lo dice uno che ha vissuto gli anni settanta. Nessuna giustificazione invece può essere invocata se si usa la menzogna e mezzi intimidatori e violenti». Parte da qui il presidente dell' Authority, Stefano Corsini, per prendere posizione relativamente all' aggressione subita da un collaboratore del Tirreno mentre era presente davanti a Palazzo Rosciano proprio per dare conto del presidio di protesta al quale l' "Associazione per la tutela e la conservazione delle tradizioni marinare e del Porto Mediceo" aveva invitato la stampa. Il nostro collega era lì esattamente per questo e con i promotori dell' iniziativa di lotta aveva parlato per capire le ragioni della mobilitazione del "popolo delle barchette" e quali evoluzioni aveva avuto la situazione dopo il faccia a faccia con i vertici dell' Authority. Risulta che, dopo gli accertamenti della questura, siano state indagate sei persone delle quali tre già identificate. Intanto il prefetto Paolo D' Attilio ha voluto incontrare il giornalista del Tirreno che è stato minacciato. «Ho voluto esprimergli personalmente la mia solidarietà - dice - di fronte a un gesto inqualificabile compiuto contro chi stava facendo il proprio lavoro di servizio pubblico». Da Palazzo Rosciano, sede dell' istituzione portuale, arriva una nuova sottolineatura all' indomani della presa di distanza da parte del fronte degli organizzatori della protesta. «Abbiamo appreso che i circoli hanno pubblicamente condannato il brutto episodio». A giudizio di Corsini, questa pubblica condanna era «una "conditio sine qua non" per il prosieguo dell' interlocuzione con la Autorità di Sistema Portuale che, con i rappresentanti dell' associazione, si era mostrata così promettente proprio mentre sono successi i fatti». Insomma, se non ci fosse stata questa presa di distanza l' istituzione portuale avrebbe messo nel congelatore la discussione con la galassia dei circoli e le loro istanze. Nell' edizione di ieri abbiamo dato conto della lettera di Franco Mantellassi, presidente dell' associazione che raggruppa dieci dei circoli interessati dal provvedimento dell' Authority. L' abbiamo pubblicato insieme ai messaggi di dura condanna arrivati dal presidente della Regione Eugenio Giani, del sindaco Luca Salvetti, del presidente del consiglio regionale Antonio Mazzeo e del consigliere regionale Francesco Gazzetti, oltre che del Comitato di redazione, dell' Ordine dei giornalisti e dell' Associazione stampa. Nel frattempo, il protagonista della sconsiderata azione nei riguardi del giornalista del Tirreno ha inviato una lettera alla redazione per scusarsi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Livorno

Sicurezza in porto: Livorno rinnova quattro torri faro

L'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale si appresta a sostituire le torri faro del porto di Livorno, non più in grado di garantire pienamente la sicurezza sulla base delle norme in materia. Dopo aver parzialmente rinnovato, nel 2019, le vecchie strutture di illuminazione, sostituendone cinque, l'ente completa il piano di rinnovo degli impianti affidando alla S.b.M. Lavori Portuali, aggiudicataria dei lavori per un valore complessivo di 130 mila euro, l'intervento di sostituzione di ulteriori quattro torri faro. I lavori si completeranno in 120 giorni naturali e consecutivi dalla data di consegna della commessa. Le attività principali consistono nella modifica e adattamento delle linee di alimentazione esistenti e nelle attività di movimento terra ed edili per la demolizione degli attuali plinti e la realizzazione delle nuove fondazioni. Le nuove torri faro avranno un'altezza di 25 metri.


PAG. 14 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 12 - 13-2-2021

DALLA PRIMA PAGINA

Castellammare

Riciclaggio navale

In Polonia

Sicurezza in porto: Livorno rinnova quattro torri faro

GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo

La Gazzetta Marittima

Livorno

Sfida delle grandi navi

LIVORNO Sono iniziati i lavori di resecazione (per una lunghezza di 35 metri) del Pontile 13 fra la Torre del Marzocco e la Darsena Petroli all'interno del porto di Livorno. È arrivata infatti la piattaforma galleggiante Francesca della ditta Sales, munita di piloni stabilizzatori. Il mezzo ha a bordo un grosso escavatore munito di martello pneumatico che procederà a demolire i 35 metri del pontile. I residui della demolizione saranno poi salpati utilizzando un altro pontone galleggiante dotato di gru e trasportati a dimora. L'intervento è prodromico all'esecuzione del dragaggio di 80.000 mc di sedimenti che servirà a rimodellare il fondale a una profondità di 13 metri su un'area di circa 24 mila mq, con un ulteriore riprofilamento del canale di accesso alla Darsena Toscana che consentirà l'accesso di navi portacontainer anche da 11.000 TEUs. I lavori, affidati alla ditta Sales, avranno un costo complessivo di 100.000 euro, mentre l'importo previsto a base di appalto per il dragaggio si aggira intorno a 1,2 milioni di euro. Si tratta di un piccolo ma importantissimo intervento ai fini della sicurezza della navigazione nell'area di accesso al porto commerciale e del potenziamento della capacità di accogliere naviglio maggiore nel porto ha commentato il presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, presenziando all'inizio dei lavori -. Nelle more della realizzazione della Darsena Europa, stiamo lavorando ormai da anni con l'obiettivo prioritario di conservare e accrescere la competitività dello scalo migliorando, per quanto allo stato possibile, le performance in termini di accessibilità.

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

La Gazzetta Marittima

Livorno

La rivolta del porto Mediceo

Riceviamo, firmata da Franco Mantellassi e Antonio Bellesi una lunga nota dell'Associazione Circoli Nautici del porto Mediceo di Livorno, già apparsa a pagamento su Il Tirreno, che riassumiamo alla luce degli ultimi avvenimenti: I circoli nautici del Mediceo costituiti in associazione contestano i tempi e i modi con cui l'Autorità di Sistema Portuale e il gruppo Azimut/Benetti concessionario dell'area del Mediceo destinata a diventare marina hanno ingiunto di liberare ormeggi ed attrezzature del Mediceo stesso entro e non oltre 60 giorni. Con un provvedimento (n.18 del 2021) dei giorni scorsi firmato dal segretario generale dell'AdSP Massimo Provinciali viene ingiunto di sgomberare le aree entro il 30 giugno prossimo con il ripristino dei luoghi fatta salva la possibilità per l'amministrazione di procedere per conto proprio addebitando le spese agli inadempienti. È stata inviata con il suddetto provvedimento una ingiunzione a sottoscrivere l'accordo del rapido trasferimento, salvo sanzioni e penalità. L'accordo riguarda le sistemazioni provvisorie per le imbarcazioni da trasferire dal Mediceo che impegnano i circoli a sistemarsi in Darsena Nuova e mano a mano che i lavori del marina procederanno in aree a Nord dello stesso Mediceo, in attesa della realizzazione dell'approdo della Bellana. * Dopo anni ed anni dagli accordi di Roma che hanno passato le aree dell'ex cantiere navale Orlando al gruppo Azimut/Benetti, il marina che lo stesso gruppo aveva concordato di realizzare sta per partire: e ne è nato ovviamente uno scontro per liberare dai circoli nautici le aree che da tempo hanno solo in concessione temporanea. Ai circoli non è piaciuto né il modo né il tempo con cui l'AdSP ha chiesto di sgombrare. Francamente molto ristretto, anche solo pensando alla rimozione dei pontili galleggianti, delle relative catenarie, degli impianti di terra eccetera. Si contestano anche gli elementi finanziari alla base del richiesto accordo, considerati dall'associazione ingiustificati e vessatori. Nei giorni scorsi il presidente dell'AdSP Corsini e il segretario generale Provinciali hanno ricevuto una delegazione dell'associazione, mentre un centinaio di iscritti ai circoli hanno manifestato davanti a palazzo Rosciano. Una ulteriore consultazione avrà luogo martedì 26 con gli altri circoli nautici (tra cui Lega Navale, Yacht Club e Circolo Nautico) che non fanno parte dell'associazione. Il presidente Corsini ha proposto un tavolo comune per affrontare i singoli problemi legati al provvedimento.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

La fabbrica del mare

Agroittica Toscana sbarca sul porto di Piombino

Toscana Economia e Lavoro 13

L'impresa che pianta gli alberi conquista il mondo finanziario

Concessione rinnovata per lo sfruttamento dell'acqua "Uliveto"

Fiom: tutelare i metalmeccanici del settore moda

Agroittica Toscana sbarca sul porto di Piombino

PIOMBINO. Agroittica Toscana, l' azienda specializzata nell' allevamento di spigole e orate, si amplia. Lo fa acquistando un capannone e concessioni sul porto dove entro l' estate nascerà una specie di fabbrica del pesce, pescato nel Golfo di Follonica (dove le gabbie sono raddoppiate), e poi confezionate e spedite in tutta Italia. Nel capannone di 2.600 metri quadrati, dove fino a pochi mesi fa si stoccavano semilavorati dell' industria siderurgica, Agroittica Toscana sta realizzando la sua trasformazione. L' allevamento si sposa all' industria. «Stiamo costruendo il più grande polo logistico d' Italia, uno dei maggiori nel Mediterraneo» dice con orgoglio Claudio Pedroni, il presidente dell' azienda che ha investito cinque milioni di euro nella struttura che promette di essere operativa in estate. L' azienda, nata nel 1992, vende ogni anno nei maggiori mercati e nelle catene della grande distribuzione nazionale 400 tonnellate tra spigole e orate. Da quello realizzato in mare, a quattro miglia dalla costa nel golfo di Follonica, dove si contano 44 gabbie - erano 24 fino all' anno scorso - si pescano 3mila tonnellate nell' arco dei 12 mesi. L' obiettivo dichiarato, dice a chiare lettere Pedroni, è diventare il più grande polo logistico in Italia. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

economia

Agroittica amplia la sua produzione La fabbrica del mare sbarca sul porto

Cinque milioni per acquistare e allestire un mega capannone Pedroni: obiettivo diventare il più grande polo logistico in Italia

MANOLO MORANDINI

Piombino

SHIP LOVE

Agroittica amplia la sua produzione La fabbrica del mare sbarca sul porto

Un'azienda con 64 dipendenti e un forte impulso all'indotto

AGROITTICA TOSCANA

piombino. Lo spartiacque prende forma a due passi dalla banchina del porto di Piombino. In un capannone di 2.600 metri quadrati, dove fino a pochi mesi fa si stoccavano i coils, Agroittica Toscana sta realizzando la sua trasformazione. L' allevamento si sposa all' industria. «Stiamo costruendo il più grande polo logistico d' Italia, uno dei maggiori nel Mediterraneo». Non ha dubbi il presidente dell' azienda, Claudio Pedroni. Mostra le carte e con le parole dà forma a una struttura che promette di essere operativa in estate. Investiti 5 milioni di euro. «Tutte risorse dirette, senza alcun ricorso al credito bancario», sottolinea. L' azienda avviata nel 1992 è cresciuta con gradualità. Nello storico impianto a terra ogni anno si avviano ai maggiori mercati e catene della grande distribuzione nazionale 400 tonnellate tra spigole e orate. Da quello realizzato in mare, a quattro miglia dalla costa nel golfo di Follonica, dove si contano 44 gabbie - erano 24 fino all' anno scorso - si pescano 3mila tonnellate nell' arco dei 12 mesi. Tutti dati che il presidente di Agroittica snocciola per dare il senso di un mercato «che ha un potenziale importante - dice - Il 95 per cento di spigole e orate che si consumano in Italia è di allevamento. Ormai il pesce allevato in mare ha superato il pescato. E al mare dobbiamo pensare anche come a un luogo dove si può fare produzione, a impatto ambientale contenuto e salvaguardando la fauna marina». «Nel golfo di Follonica - sottolinea Pedroni - ci sono le condizioni ideali. Le continue analisi delle acque che vengono fatte, anche da Ispra, certificano che non c' è impatto. Tra l' altro la costanza delle correnti marine assicura un ambiente ottimale». Guarda fuori dai confini nazionali Pedroni. I colossi del settore da tempo operano su dimensioni e con logiche industriali. Quelle che punta a replicare a Piombino. «Non si inventa niente, c' è da guardare fuori dal nostro territorio e imparare», sottolinea. La concorrenza è targata Grecia e Croazia. «C' è comunque spazio per crescere sul mercato nazionale - afferma Pedroni - Il consumo di pesce freschissimo, qual è quello che noi alleviamo, è in crescita e il nostro prodotto è molto apprezzato. Da quando peschiamo le spigole e orate alla distribuzione passano meno di 24 ore. Questo è un valore aggiunto. Ma è necessario crescere per avere la capacità di assicurare forniture importanti ai nostri clienti». Di fronte al capannone, dove all' interno si lavora per realizzare i nuovi impianti Agroittica, è la forma delle campate a delineare la filosofia del progetto. Il pescato arriverà sulla banchina. Qualche decina di metri e per entrare in quella che Pedroni chiama la Sea Factory, ovvero la fabbrica del mare. Tre campate e altrettante linee di processo con una forte automazione per limitare al personale la movimentazione di pesi: incassettamento del pescato, confezionamento in pallet, stoccaggio e spedizione. All' interno ci sarà spazio per una maxi cella frigo di 200 metri quadrati. E la novità, almeno in termini di prodotto, è rappresentata dall' area dedicata alla trasformazione primaria del pescato: filetti, tartare, hamburger. Ma nasceranno anche sughi, in collaborazione con un' azienda specializzata toscana. Due i marchi: Agroittica Toscana, per il pesce allevato a terra, e Mare di Toscana, per quello allevato in mare. «Ha un importante valore di mercato il richiamo alla Toscana e tutta la nostra produzione sarà

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

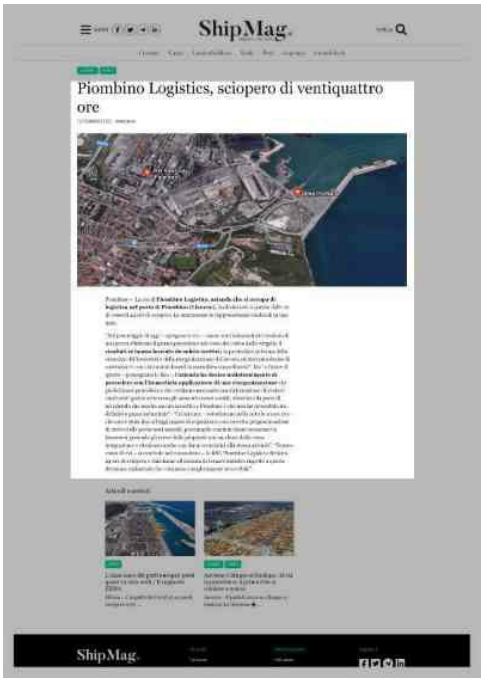
Piombino, Isola d' Elba

fatta nei confini regionali». Sull' impianto di trasformazione ci sarà una prima fase per essere operativi da quest' estate: «Sfrutteremo i locali a servizio dell' impianto a terra che sono già a norma e autorizzati, la lavorazione del pescato sarà trasferita nel nuovo impianto». L' investimento si porta dietro nuove opportunità di lavoro. Dieci sono arrivate con l' installazione delle nuove gabbie a mare. Tra l' altro nello specchio in concessione ci sono gli spazi per installarne delle altre. Un' altra decina di addetti per far marciare l' area di trasformazione. Tra il personale anche figure qualificate come biologi e tecnici che seguono le operazioni in mare. Altre cifre per dare l' orizzonte di Agroittica. «Nel 2020 non ci siamo mai fermati, nonostante il Covid - sottolinea Pedroni -. Abbiamo realizzato un fatturato di 12 milioni di euro e con la produzione delle nuove gabbie salirà a 19. Nell' arco di sette anni l' obiettivo è attestarci sulla soglia di 44 milioni». -© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ship Mag

Piombino, Isola d' Elba

Piombino Logistics, sciopero di ventiquattro ore


ShipMag.

Piombino Logistics, sciopero di ventiquattro ore

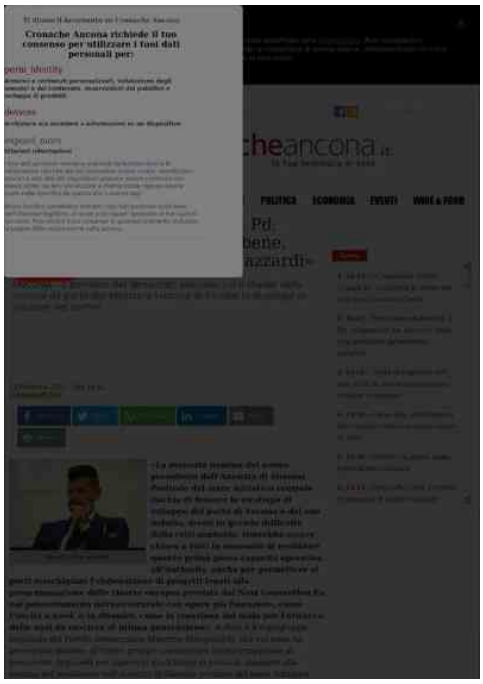
ShipMag.

Piombino La rsu di Piombino Logistics, azienda che si occupa di logistica nel porto di Piombino (Livorno), ha dichiarato a partire dalle 22 di venerdì 24 ore di sciopero. Lo annunciano le rappresentanze sindacali in una nota. Nel pomeriggio di oggi spiegano le rsu siamo stati informati del risultato di una prova effettuata il giorno precedente nel corso del carico della vergella. I risultati ci hanno lasciato da subito scettici, in particolare sul tema della sicurezza dei lavoratori e della riorganizzazione del lavoro, ed avevamo deciso di confrontarci con i lavoratori lunedì in assemblea straordinaria. Ma a fronte di questo proseguono le Rsu -, l'azienda ha deciso unilateralmente di procedere con l'immediata applicazione di una riorganizzazione che giudichiamo pericolosa e che crediamo nasconda una dichiarazione di esuberi strutturali gestita attraverso gli ammortizzatori sociali, oltretutto da parte di un'azienda che non ha ancora investito a Piombino e che non ha presentato un definitivo piano industriale. Un'azienda sottolineano nella nota le stesse rsu che non è stata fino ad oggi capace di organizzare una corretta programmazione di arrivo delle poche navi mensili, procurando continui danni economici ai lavoratori gestendo gli errori della proprietà con un abuso della cassa integrazione e riteniamo anche con danni economici alla stessa azienda. Tenuto conto di ciò si conclude nel comunicato la RSU Piombino Logistics dichiara 24 ore di sciopero e chiediamo all'azienda di tornare indietro rispetto a questa decisione unilaterale che riteniamo completamente irricevibile.

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Presidente Authority, il Pd: "Giampieri ha lavorato bene, non possiamo permetterci azzardi"



Presidente Authority, il Pd: «Giampieri ha lavorato bene, non possiamo permetterci azzardi» ANCONA - Il pensiero dei democrat, secondo cui il ritardo della nomina da parte del Ministero «rischia di frenare le strategie di sviluppo del porto» 12 Febbraio 2021 - Ore 16:11 Maurizio Mangialardi «La mancata nomina del nuovo presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centrale rischia di frenare le strategie di sviluppo del porto di Ancona e del suo indotto, messi in grande difficoltà dalla crisi sanitaria. Dovrebbe essere chiara a tutti la necessità di restituire quanto prima piena capacità operativa all' Authority, anche per permettere ai porti marchigiani l' elaborazione di progetti legati alla programmazione delle risorse europee previste dal Next Generation Eu eal potenziamento infrastrutturale con opere già finanziate, come l' uscita a nord, o in divenire, come la creazione del molo per l' attracco delle navi da crociera di ultima generazione » . A dirlo è il capogruppo regionale del Partito Democratico Maurizio Mangialardi, che sul tema ha presentato insieme all' intero gruppo assembleare un' interrogazione al presidente Acquaroli per sapere in quali tempi si pensa di giungere alla nomina del presidente dell' Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale. L' attuale presidente Rodolfo Giampieri, infatti, ha terminato il proprio mandato lo scorso 2 dicembre e, nel frattempo, sono già trascorsi i 45 giorni di proroga previsti dalla legislazione vigente. Rodolfo Giampieri «Il presidente - spiega Mangialardi - è nominato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma d' intesa con i presidenti delle regioni interessate, in questo caso le Marche e l' Abruzzo. Al di là dell' attuale vuoto politico dovuto al cambio del governo, l' impressione è che in questi mesi si sia perso tempo prezioso con la solita lunga mano della destra romana intenta a dettare l' agenda della giunta regionale marchigiana, e forse anche di quella abruzzese. Le uniche soggettività che fino a questo momento non hanno trovato ascolto a Palazzo Raffaello sono paradossalmente le istituzioni cittadine, le realtà imprenditoriali, le associazioni di categoria e le organizzazioni sindacali». «Personalmente - conclude il capogruppo dem - credo che Giampieri abbia lavorato molto bene in questi anni, operando in piena sintonia con il tessuto economico, sociale e amministrativo delle due regioni interessate. Con questa interrogazione abbiamo chiesto al presidente Acquaroli di conoscere anche i criteri che adotterà la giunta regionale quando, bontà sua, deciderà di dare la propria indicazione al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Personalmente troverei inopportuno un salto nel buio con la scelta di una figura catapultata da fuori regione, estranea alle problematiche del nostro territorio. Non possiamo permetterci azzardi, infatti, vista l' importanza che nel quadro dell' economia regionale rivestono i porti, in particolare per quanto concerne i diversi settori della Blue Economy che danno occupazione a migliaia di lavoratori». Presidenza Authority in bilico: i governatori di Marche ed Abruzzo frenano il Giampieri bis «Per la scelta del presidente dell' Authority prevalgano i criteri di competenza e appartenenza al territorio» Futuro del porto, Mancinelli: «L' Authority ha fatto bene, continuare su questa strada» © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona, Mangialardi interroga Acquaroli: "Subito la nomina del nuovo presidente dell'Authority"

Ancona 12/02/2021 - La mancata nomina del nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centrale rischia di frenare le strategie di sviluppo del porto di Ancona e del suo indotto, messi in grande difficoltà dalla crisi sanitaria"."Dovrebbe essere chiara a tutti la necessità di restituire quanto prima piena capacità operativa all'Authority, anche per permettere ai porti marchigiani l'elaborazione di progetti legati alla programmazione delle risorse europee previste dal Next Generation Eu eal potenziamento infrastrutturale con opere già finanziate, come l'uscita a nord, o in divenire, come la creazione del molo per l'attracco delle navi da crociera di ultima generazione.A dirlo è il capogruppo regionale del Partito Democratico Maurizio Mangialardi, che sul tema ha presentato insieme all'intero gruppo assembleare un'interrogazione al presidente Acquaroli per sapere in quali tempi si pensa di giungere alla nomina del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale. L'attuale presidente Rodolfo Giampieri, infatti, ha terminato il proprio mandato lo scorso 2 dicembre e, nel frattempo, sono già trascorsi i 45 giorni di proroga previsti dalla legislazione vigente.Il presidente spiega Mangialardi - è nominato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma d'intesa con i presidenti delle regioni interessate, in questo caso le Marche e l'Abruzzo. Al di là dell'attuale vuoto politico dovuto al cambio del governo, l'impressione è che in questi mesi si sia perso tempo prezioso con la solita lunga mano della destra romana intenta a dettare l'agenda della giunta regionale marchigiana, e forse anche di quella abruzzese. Le uniche soggettività che fino a questo momento non hanno trovato ascolto a Palazzo Raffaello sono paradossalmente le istituzioni cittadine, le realtà imprenditoriali, le associazioni di categoria e le organizzazioni sindacali.Personalmente conclude il capogruppo dem credo che Giampieri abbia lavorato molto bene in questi anni, operando in piena sintonia con il tessuto economico, sociale e amministrativo delle due regioni interessate. Con questa interrogazione abbiamo chiesto al presidente Acquaroli di conoscere anche i criteri che adotterà la giunta regionale quando, bontà sua, deciderà di dare la propria indicazione al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Personalmente troverei inopportuno un salto nel buio con la scelta di una figura catapultata da fuori regione, estranea alle problematiche del nostro territorio. Non possiamo permetterci azzardi, infatti, vista l'importanza che nel quadro dell'economia regionale rivestono i porti, in particolare per quanto concerne i diversi settori della Blue Economy che danno occupazione a migliaia di lavoratori.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Week end al porto: cancelli aperti per la passeggiata sul lungomare

Civitavecchia

La lotta al virus

Vaccini, lunedì via libera agli insegnanti under 55

Covid, contagi: «Sono i numeri più bassi in 15 giorni»

Fuga in gas in pieno centro, paura e cittadini in strada

Week end al porto: cancelli aperti per la passeggiata sul lungomare

L' INIZIATIVA Le promesse di aprire il porto alla città ieri sono diventati fatti concreti. Erano infatti da poco passate le 13,30 quando, alla presenza del sindaco Ernesto tedesco, dal presidente dell' Autorità di sistema portuale Pino Musolino, del comandante della Capitaneria di porto Francesco Tomas e di autorità civili e militari, sono state abbassate le barriere mobili che separano la passeggiata della Marina, a ridosso del Forte Michelangelo dal porto storico. Un' apertura al momento solo in via sperimentale che unirà le due realtà in un simbolico abbraccio ogni week end e giornata festiva, ma che può essere letta come un primo, importante passo per quella sinergia sempre auspicata tra Civitavecchia ed il suo scalo. «Questo è il frutto di un lavoro durato mesi, - afferma il primo cittadino - che abbiamo condotto insieme a Capitaneria di Porto ed Autorità di sistema portuale. Per questo ho voluto condividere questo momento con il comandante Francesco Tomas e il presidente Pino Musolino. Abbassare le barriere e i cancelli significa fare un passo importante verso l' integrazione del porto storico e monumentale con la città ed è un bene averlo compiuto insieme. È anche un inizio, perché i prossimi passi saranno l' arretramento del Varco Fortezza di alcune decine di metri dentro al porto e la realizzazione di una rotatoria tra viale Garibaldi e largo Plebiscito, per migliorare l' aspetto di una parte importante di Civitavecchia». L' ordinanza di apertura delle barriere mobili della Capitaneria è stata firmata dal comandante Tomas e prevede l' apertura dei cancelli dalle 6 alle 24 dei giorni di venerdì, prefestivi e festivi in via sperimentale. Nei giorni di apertura dell' area demaniale, le forze dell' ordine procederanno a mettere in campo pattuglie mobili per intensificare e controlli e un incremento del sistema di videosorveglianza. «La possibilità per famiglie, cittadini e visitatori di passeggiare liberamente tra la Marina e il Forte aggiunge il sindaco Tedesco - rappresenta una novità che deve essere ben compresa: l' area portuale resta tale e ogni tipo di vandalismo o di comportamento non consono comporterebbe la fine a questa sperimentazione. Confidiamo comunque che tutto vada per il verso che auspichiamo, ringrazio anzi di cuore tutti coloro che hanno reso possibile questo nostro impegno. Oltre alle già citate Capitaneria e Adsp, mi corre l' obbligo di ricordare la collaborazione fattiva di Ufficio dogane, Carabinieri, Guardia di finanza e quanti altri negli uffici delle autorità marittime hanno partecipato alla operazione». Soddisfatto di vedere unita la passeggiata tra lungomare e porto della ormai «sua città», visto che da due settimane ha preso la residenza a Civitavecchia, dove si era già trasferito a inizio anno, anche il presidente di Molo Vespucci Musolino. «Questo è solo il primo passo di un lungo percorso che i nostri enti percorreranno insieme». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Si abbassano le barriere

Si lavora per arretrare Varco Fortezza e realizzare una rotatoria

4 CIVITAVECCHIA

Biogas, 30 giorni per le osservazioni

Si uniscono porto e città: al via la sperimentazione

Si abbassano le barriere

Si lavora per arretrare Varco Fortezza e realizzare una rotatoria

Virtual and augmented reality
E-Gov
Video & Visual Effects
EUROMEDIA
PREMIATA OFFICINA DIGITALE
E-Learning
Web marketing & Social
Sys Integration
Web & App design
www.euromediaitalia.com

Capitaneria, Autorità di sistema portuale e amministrazione comunale hanno dato seguito al primo passo verso la riqualificazione dell'area di varco Fortezza. Da ieri infatti, come da ordinanza firmata dal comandate Francesco Tomas, le barriere mobili perimetrali tra la Marina ed il porto storico - nella parte dietro al parco Gagliardini - saranno abbassate nel weekend, e comunque nei festivi e prefestivi, dalle 6 alle 24. Un primo passo verso la ridefinizione dei confini portuali, che vedrà nel futuro prossimo l'arretramento di Varco Fortezza fino alla sede della Guardia Costiera e la realizzazione di una rotatoria all'altezza di largo Plebiscito. «Quello di oggi - ha commentato il presidente dell'Adsp Pino Musolino - rappresenta un segnale di inizio per una nuova relazione tra città e porto, un cambio di passo e di mentalità: l'immagine concreta che questa intenzione non debba rimanere solo su carte e documenti, ma anche nella realtà». Nel frattempo infatti Adsp e Pincio stanno lavorando per un nuovo accordo, partendo di fatto da quello già in essere, rimodulandolo. Soddisfatto anche il sindaco Tedesco, il quale ha ringraziato tutte le parti coinvolte. «Abbassare le barriere e i cancelli significa fare un passo importante verso l'integrazione del porto storico e monumentale con la città ed è un bene averlo compiuto insieme - ha sottolineato - il nostro intento è restituire alla città il Forte Michelangelo rendendo più unita questa parte del porto e della città e consentendo a cittadini e turisti di fruire di uno spazio che nobilita la nostra città e di cui siamo orgogliosi. La possibilità per famiglie, cittadini e visitatori di passeggiare liberamente tra la Marina e il Forte rappresenta una novità che deve essere ben compresa: l'area portuale resta tale e ogni tipo di vandalismo o di comportamento non consono comporterebbe la fine a questa sperimentazione». In questo senso è stato il comandante del porto Tomas a spiegare come i controlli saranno maggiori, proprio a livello interforze, con pattuglie mobili, incrementando anche la videosorveglianza. «Ci sarà una complessiva riqualificazione dell'ingresso al porto storico - ha concluso soddisfatto - di cui beneficerà in primis la città».

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Giù le barriere mobili: Marina e porto più vicini

CIVITAVECCHIA - Marina e porto più vicini. Sono state abbassate oggi pomeriggio le barriere mobili che dividono le due aree di Civitavecchia. L' iniziativa sperimentale, realizzata in sinergia tra Autorità portuale, Comune di Civitavecchia e Capitaneria, ha l' obiettivo di permettere a turisti e cittadini una maggiore fruibilità dell' area del forte Michelangelo.Per il momento il provvedimento riguarda il fine settimana, i giorni di venerdì, sabato e domenica e rappresenta un primo inizio verso il previsto arretramento del varco fortezza fino alla sede della Guardia costiera, con la realizzazione anche di una rotatoria a Largo Plebiscito.

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto e città si uniscono: abbassate le barriere tra la Marina e il porto storico

CIVITAVECCHIA - Sono state abbassati nel primo pomeriggio di oggi le barriere mobili perimetrali tra la Marina ed il porto storico. Un' iniziativa sinergica di Capitaneria, Autorità di sistema portuale e Comune, al momento sperimentale per le sole giornate del venerdì, sabato e domenica, per consentire ai cittadini di vivere la parte dello scalo all' ombra del Forte Michelangelo. Un primo passo verso la ridefinizione dei confini portuali, che vedrà nel futuro prossimo l' arretramento di Varco Fortezza fino alla sede della Guardia Costiera e la realizzazione di una rotatoria all' altezza di largo Plebiscito. (SEGUE)

La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

Via Partenope, ok al progetto per il restyling del parapetto

Napoli

Ramazza e paletta, Forcella pulisce Forcella
"Lo Stato siamo noi, questo è il nostro salotto"

Via Partenope, ok al progetto per il restyling del parapetto

Il Comune potrà dare il via ai lavori nell' area del litorale danneggiato dalla mareggiata Approvato il progetto per i lavori di ripristino del parapetto di via Partenope, a Napoli, danneggiato dalla mareggiata del 28 dicembre scorso. Oggi, dopo che ad avanzarne la proposta era stata l' assessore al Patrimonio, ai Lavori pubblici e alle Politiche giovanili, Alessandra Clemente, è stato approvato dalla giunta l' atto con il quale sarà possibile dare inizio ai lavori per ripristinare l' area del litorale intorno a piazza Vittoria, devastata dalle onde. L' intervento, per un importo di quadro economico pari a circa 230mila euro, prevede il ripristino del marciapiede, del parapetto e del sottostante muro nel rispetto della conservazione dei luoghi. « Oggi, con grande sforzo tecnico ed economico - dichiara Clemente - abbiamo approvato i lavori per riparare i danni della mareggiata del 28 dicembre. Il servizio strade e grandi reti tecnologiche, che ringrazio insieme a tutti i servizi comunali che hanno collaborato, provvederà nei prossimi giorni all' affidamento e all' avvio dei lavori ». La mareggiata shock causata da un forte vento di libeccio aveva provocato danni in molti punti di via Partenope, aggravando la situazione delle imprese di ristorazione già messe a dura prova dalle misure anti-Covid. I più colpiti sono stati i locali tra le scale di via Chiatamone e la sede del Centro congressi dell' Università Federico II. Qui le onde avevano rotto il muro fra la strada e il mare, eliminando ogni barriera a tutela della strada. L' acqua era così entrata nei ristoranti, invadendo e devastando arredi, attrezzature, cucine. Anche il crollo dell' arco borbonico, ultimo residuo del porticciolo settecentesco, seguito alla mareggiata il 2 gennaio scorso, aveva destato molto scalpore, tanto da suscitare una perizia dei carabinieri del Nucleo Tutela Patrimonio Culturale con il Nucleo Carabinieri Subacquei, congiunta con la Soprintendenza Archeologica di Napoli. Il crollo sarebbe avvenuto nonostante i lavori di messa in sicurezza eseguiti l' anno scorso dall' Autorità Portuale, dopo segnalazioni cominciate nel 2018. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Sannio

Napoli

Appello della consigliere regionale M5S Maria Muscarà sulla tratta Torre Annunziata -Cancello

«Si ripristini la linea ferroviaria»

"Cancellare la tratta ferroviaria Torre Annunziata -Cancello Arnone, dismessa dal 2006 e attualmente oggetto di un investimento per la sua trasformazione in pista ciclabile del Vesuvio, significherebbe privare la Campania di un collegamento su ferro fondamentale in vista, soprattutto, del previsto potenziamento dei Porti regionali. Il tratto ferroviario in questione può infatti certa mente diventare strategico per connettere il Porto di Torre Annunziata con gli Interporti di Nola e Marcianise, con enormi vantaggi per l' economia inter portuale", così la consigliera regionale M5S Maria Muscarà. "Una convenienza sottolineata di recente dal neoeletto presidente dell' Autorità Portuale, Andrea Annunziata, la linea è importante per i pendolari", la conclusione.

IL SANNIO CAMPANIA

Palazzo Santa Lucia

«Vaccini, li compreremo autonomamente»

Vendeva falsi certificati Covid, denunciato

«Prevenzione sanitaria, aziende pronte a collaborare»

«De Luca non spenda soldi per il suo cinema»

«Si ripristini la linea ferroviaria»

Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Fosso Imperatore, la Zes per il rilancio

Agro Nocerino Sarnese - Cava de' Tirreni - Valle dell'Irno

Fosso Imperatore, la Zes per il rilancio

Pignoramenti «gonfiati» gli indagati tornano liberi

Morta dopo 4 interventi, indagati venti medici

La Consulta ambientale contro i roghi e i veleni

Intesa Servalli-Cirielli sulle Foibe alle vittime i giardini sul trincerone

L'ufficiale giudiziario «Soldi e regali? Mai presi»

NOCERA INFERIORE Nello Ferrigno Nella recente legge di Bilancio è stata inserita una norma che prevede una fiscalità di vantaggio per le Zes, le Zone economiche speciali del Mezzogiorno. L' emendamento era stato presentato alla Camera dall' onorevole Piero De Luca, esponente salernitano del Pd. Il provvedimento prevede il dimezzamento dell' Ires, l' imposta del reddito delle società, per 6 anni alle nuove attività economiche, purché non delocalizzino il proprio stabilimento e assicurino i livelli occupazionali nei successivi 10 anni. Si tratta, numeri alla mano, della tassazione più competitiva d' Europa. Ieri sera De Luca ha incontrato gli imprenditori dell' area industriale Fosso Imperatore di Nocera Inferiore e riuniti nel consorzio Coifim. Con lui c' era il neo presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale, Andrea Annunziata (l' incontro nella foto). «È una misura storica ha detto De Luca - che consentirà di aprire una nuova stagione di rilancio per il Mezzogiorno in un momento estremamente delicato per l' intera economia. Al mondo delle imprese abbiamo il dovere di dare risposte certe». Il parlamentare non ha evitato di sottolineare come molti Paesi europei applichino fiscalità vantaggiose «concorrendo slealmente con l' Italia. Per questo motivo ha precisato ci sono le Zes, devono azzerare questo svantaggio, prevedendo benefici sia sotto il profilo fiscale che di riduzione della burocrazia». Ma il Mezzogiorno paga anche altri ritardi come le infrastrutture. «Senza di esse ha detto De Luca il Sud sarà sempre penalizzato. Per questo motivo guardiamo con fiducia ai fondi provenienti dal Recovery Fund che prevede specifiche poste per il miglioramento delle infrastrutture materiali e digitali. È questa la sfida che ora ci attende, utilizzare le notevoli risorse che abbiamo a disposizione, bisogna spenderli bene, senza interventi a pioggia ma con interventi per lo sviluppo». LA COMPETIZIONE «La Zes ha sottolineato Andrea Annunziata - rappresenta un' opportunità sia in termini di benefici fiscali che in termini di velocità di applicazione. Con il Corridoio 5 da Helsinki a Malta, attraversando la Campania, abbiamo la possibilità di accedere a rilevanti finanziamenti per il miglioramento dei trasporti. Siamo pronti a competere con i migliori mercati. Nella mia visione il momento più brutto è passato e le Zes saranno uno strumento importante per il rilancio». Gaetano Gambardella, presidente di Coifim, ha auspicato che il miglioramento delle infrastrutture sia reale «in un' area industriale che non è ancora dotata della fibra per la rete Internet». «L' aumento dell' agevolazione fiscale - ha precisato il capogruppo consiliare del Pd, Paolo De Maio - è un ulteriore vantaggio per l' area industriale di Fosso Imperatore». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Città di Salerno

Salerno

L' INCONTRO

«Ora le Zes per Fosso Imperatore»

Annunziata a rapporto con gli industriali: saranno utili per il rilancio

Nocera

saggese

Mazzette ai consulenti: liberi gli indagati

«Ora le Zes per Fosso Imperatore»

Crisi, dem e Cuofano ai ferri corti

Una «normativa che mira a creare nuove attività economiche » e produttive, così Piero De Luca ha ribadito l' obiettivo delle Zes agli imprenditori di Fosso Imperatore a Nocera Inferiore. Il parlamentare dem è intervenuto con Andrea Annunziata , presidente dell' Autorità portuale Tirreno Centrale, all' incontro promosso dal Coifim per discutere ed illustrare l' emendamento, a prima firma De Luca, sul tema della fiscalità di vantaggio nelle Zone economiche speciali. Per Andrea Annunziata «siamo pronti a competere con i migliori mercati. Nella mia visione il momento più brutto è passato e le Zes saranno uno strumento importante per il rilancio». Piero De Luca ha ricordato che, alla luce del grande momento di difficoltà, «abbiamo il dovere di dare risposte certe al mondo delle imprese ». Le Zone economiche speciali rappresentano una opportunità, una soluzione per bypassare la concorrenza dei Paesi che applicano una fiscalità vantaggiosa: «Le Zes - ha detto l' esponete Pd - hanno lo scoop di azzerare questo gap, prevedendo vantaggi sia sotto il profilo fiscale che di sburocratizzazione. Dobbiamo rendere la vita facile agli imprenditori, i sussidi sono solo un mezzo fine a se stesso». Tra le misure concrete c' è il dimezzamento dell' Ires, il credito di imposta per l' Irap e sull' acquisto di beni, gli sgravi per le nuove assunzioni. Azioni concrete a supporto delle imprese. I paletti come il «mantenimento dei livelli occupazionali e il divieto di delocalizzazione per 10 anni» servono ad «evitare operazioni speculative e danni ai lavoratori». Un piano che beneficerà del Recovery Fund per il miglioramento delle infrastrutture materiali e digitali. De Luca, ha anche parlato della carenza di risorse umane: «Non ripeteremo Quota 100 che ha svuotato gli Enti e non ha favorito nuove assunzioni». Il presidente del Coifim, Gaetano Gambardella , ha chiesto al parlamentare di «incidere sulla sburocratizzazione», impegnarsi per la realizzazione «delle fogne e delle infrastrutture come la fibra». Presente pure il capogruppo Pd in consiglio comunale, Paolo De Maio , che ha commentato: «L' aumento dell' agevolazione fiscale è un ulteriore vantaggio per l' area industriale di Fosso Imperatore già individuata come Zes. Con la realizzazione dell' infrastrutture del II lotto della rete fognaria potremo realmente puntare allo sviluppo dell' area». (s.d.a.)

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ildenaro.it

Salerno

Il ruolo del Porto di Salerno nell' era Annunziata

Con la nomina di Andrea Annunziata a Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale si apre una nuova stagione per il porto di Salerno, la prima dopo la Pandemia Covid-19 che ha inciso non poco, a livello globale, sull' andamento dei traffici marittimi. Salerno, inserita nel Corridoio V delle Reti TEN-T (quello Scandinavo-Mediterraneo che idealmente da Helsinki raggiunge La Valletta) dopo aver raggiunto traguardi di assoluto rispetto, nel panorama della portualità italiana, è chiamato a confermare quel trend di crescita solo parzialmente attenuato da quando esiste il nuovo ente di gestione con sede a Napoli senza dimenticare gli effetti della citata ondata epidemiologica. Una crescita che potrà essere raggiunta solo se il Sistema Portuale Campano riuscirà a centrare una politica incentrata sull' equilibrio tra gli interessi dei singoli porti, assecondando le peculiari vocazioni ottimizzandone le prestazioni. Salerno non può che confermare il suo status di porto "pivot" dello short sea shipping (Autostrade del Mare) né perdere la sfida per il Polo Crocieristico. Per fare ciò priorità non più procrastinabili sono il completamento degli obiettivi prefissati nel Piano Operativo Triennale 2017-2019 e la regimentazione di quelli inseriti nella programmazione 2021-2023. Per quanto concerne gli interventi infrastrutturali risulta fondamentale il completamento del dragaggio e l' efficientamento del terminal passeggeri, l' accelerazione per Porta Ovest e una nuova manutenzione delle banchine. Per quanto concerne gli interventi amministrativi si rende necessario attivare la Direzione Portuale non ancora istituita nonostante la previsione nel Decreto Legislativo n. 169/2016 e dare piena attuazione alla Zona Economica Speciale che è ancora impantanata nella palude burocratica e rappresenta l' ultimo treno utile per consentire quegli investimenti di privati che possono permettere un salto di qualità finora bloccato dalle lungaggini amministrative e dall' utilizzo delle risorse messe a disposizione dai vari PON Infrastrutture e Reti. Pertanto ci allineamo al pensiero del neo presidente dell' Authority su quanto sostenuto a proposito dell' apertura ai privati in partenariato con la mano pubblica. Si tratta dell' ultimo tentativo possibile che può scongiurare un' operazione forse dolorosa, ma forse non più evitabile, azione che, come è avvenuto per gli aeroporti, trasformi i porti in società per azioni allineandoci ai modelli di Governance del Nord Europa.

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

La Gazzetta Marittima

Bari

Protocollo di legalità per il porto di Bari

BARI Mercoledì scorso 10 febbraio, 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, hanno sottoscritto un Protocollo di Legalità finalizzato ad estendere i controlli sulle infiltrazioni della criminalità organizzata nelle attività economiche nei settori di competenza dell'Ente portuale. È 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 sono 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.

Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)

Brindisi

«Edison ferma il suo progetto» Lite a Brindisi sul gas naturale

C. B.

CRONACA

Alunni tra i veleni
Spesi 3,4 milioni, impianti anti-polveri mai collaudati

Da un anno inutilizzati nelle scuole dei Tamburi

«L'Edison ferma il suo progetto» Lite a Brindisi sul gas naturale

Inquinamento, intesa Arpa-Politecnico

Dai parchi in rete all'edilizia: Lecce disegna il suo futuro

La giunta ha approvato l'atto di indirizzo del piano urbanistico. Sarà il riferimento per 200 mila abitanti

Edison potrebbe lasciare Brindisi e costruire il deposito di gas naturale liquefatto (Gnl) da 20 mila metri cubi altrove. Forse a Napoli o ad Augusta. Il progetto, sin dall' inizio, ha spaccato la città. L' azienda aveva individuato la banchina Costa Morena, nell' area portuale, come il sito idoneo a realizzare l' impianto, una scelta condivisa dall' Autorità di sistema portuale e dalla locale Confindustria. Comune di Brindisi e mondo ambientalista suggerivano invece una diversa localizzazione. A suo tempo il sindaco Riccardo Rossi (foto) disse che «la banchina di Costa Morena est è di 500 metri e l' impianto ne occuperebbe 300. C' è inoltre una interferenza con il raccordo ferroviario. Per questo abbiamo chiesto di delocalizzarlo». Probabilmente pensava alla colmata di Capobianco. Oggi, di fronte al rischio che Edison dirotti altrove questo investimento da cento milioni, paventato dal parlamentare brindisino Mauro D' Attis (Fi), non commenta anche perché l' azienda non ha ancora ufficializzato questa eventuale decisione. Lo stesso parlamentare ipotizza che possano esserci i «presupposti perché Edison vada a realizzare i terminal gasieri a Napoli e Augusta». E addebita questa circostanza «alle polemiche del sindaco Rossi e dalla sua maggioranza». Infine l' appello: «Intervenga la Regione Puglia».

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

PORTO L' OPERAZIONE È STATA CONDOTTA DALL' AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE, LA CAPITANERIA DI PORTO E L' ARPA PUGLIA

Sgomberata e bonificata un' area occupata abusivamente per anni in località Marimisti

Si chiude così una procedura iniziata con un sequestro penale preventivo

AMBIZIOSO PROGETTO

Capannoni ex Saca recupero e riutilizzo sempre più vicini

Sgomberata e bonificata un'area occupata abusivamente per anni in località Marimisti

«Centrale Enel di Cerano siamo ormai al caos totale»

«Il progetto del deposito gasiero cambia lido il sindaco Rossi continua a far scappare tutti»

A Sant'Elia presto un centro di raccolta rifiuti ma la percentuale di differenziata resta ignota

Concluso l' intervento di bonifica e di sgombero di un sito occupato abusivamente, con conseguente ripristino, dopo numerosi anni, di legalità e idonee condizioni ambientali di aree occupate da materiali e rifiuti rivenienti dal precedente sgombero forzoso degli ex Cantieri navali Brindisi, in località Marimisti. L' operazione è stata condotta congiuntamente dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, dalla Capitaneria di Porto e dall' Arpa Puglia. «Dal 2011 - spiega una nota dell' ente portuale - nell' area ubicata all' interno del circuito portuale port facility di Costa Morena, erano stati accatastati e stoccati quantitativi ingenti di materiale riveniente da un provvedimento di sgombero a suo tempo eseguito dall' allora Autorità portuale di Brindisi. Nonostante svariati solleciti bonari e diffide formali, atteso il perdurare annoso di uno stato di illegittimità, l' Ente portuale, nello scorso mese di luglio, aveva proceduto formalmente con un' ingiunzione di sgombero d' ufficio. Atto che la società non ha inteso eseguire. Nel mese di dicembre, quindi, la Capitaneria di Porto, congiuntamente con Arpa Puglia, è intervenuta d' iniziativa, sottoponendo l' area a sequestro penale preventivo contro ignoti per le ipotesi di reato di occupazione abusiva di aree demaniali e deposito incontrollato di rifiuti. Sequestro, convalidato succes sivamente dalla Procura della Repubblica di Brindisi». L' operazione conclusiva di liberazione e bonifica è stata effettuata da una ditta specializzata, con oneri economici a carico della società. «Dopo numerosi anni, pertanto - prosegue la nota - si chiude positivamente un' altra complessa e delicata vicenda, a seguito di un' azione sinergica e coordinata che ha portato finalmente al ripristino dello stato dei luoghi, la messa in sicurezza e la bonifica di tutta l' area demaniale».

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Ex cantieri navali, bonifica e sgombero forzoso a Marimisti

Brindisi

Edison, voci sulla fuga
Ma il progetto va avanti

Ex cantieri navali, bonifica e sgombero forzoso a Marimisti

Si sono concluse le operazioni di bonifica di un' area demaniale occupata abusivamente. L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, la Capitaneria di Porto di Brindisi e l' Arpa Puglia, al termine di un' azione congiunta finalizzata a ricondurre a legalità una vasta area demaniale, hanno infatti completato, ciascuno nelle proprie competenze, le operazioni di bonifica l' intervento di sgombero di un sito occupato abusivamente, ripristinando, dopo numerosi anni, legalità e idonee condizioni ambientali di aree occupate da materiali e rifiuti rivenienti dal precedente sgombero forzoso degli ex Cantieri navali Brindisi, in località Marimisti. Dal 2011 nell' area, ubicata all' interno del circuito portuale port facility di Costa Morena, nel porto di Brindisi, erano stati accatastati e stoccati quantitativi ingenti di materiale riveniente dal suddetto sgombero d' ufficio, a suo tempo eseguito dall' allora Autorità portuale di Brindisi. Nonostante svariati solleciti bonari e diffide formali, atteso il perdurare annoso di uno stato di illegittimità, l' Ente portuale, nello scorso mese di luglio, aveva proceduto formalmente con un' ingiunzione di sgombero d' ufficio. Atto che la Società non ha inteso eseguire. Nel mese di dicembre, quindi, la Capitaneria di Porto congiuntamente con Arpa Puglia è intervenuta d' iniziativa, sottoponendo l' area a sequestro penale preventivo contro ignoti per le ipotesi di reato di occupazione abusiva di aree demaniali e deposito incontrollato di rifiuti. Sequestro, convalidato successivamente dalla Procura della Repubblica di Brindisi. Oggi le aree sono state completamente liberate e bonificate per opera di una ditta specializzata, incaricata da dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e i cui oneri economici saranno posti a carico della società. «Dopo numerosi anni, pertanto, si chiude positivamente un' altra complessa e delicata vicenda, a seguito di un' azione sinergica e coordinata che ha portato finalmente al ripristino dello stato dei luoghi, la messa in sicurezza e la bonifica di tutta l' area demaniale», sottolinea l' Authority. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Porto di Brindisi: sgomberata e bonificata un' area occupata abusivamente

BRINDISI - L' autorità di sistema portuale del mare Adriatico Meridionale, la Capitaneria di porto di Brindisi e l' Arpa Puglia, al termine di un' azione congiunta finalizzata a ricondurre a legalità una vasta area demaniale, hanno completato, ciascuno nelle proprie competenze, le operazioni di bonifica e di sgombero di un sito occupato abusivamente, ripristinando, dopo numerosi anni, legalità e idonee condizioni ambientali di aree occupate da materiali e rifiuti rivenienti dal precedente sgombero forzoso degli ex cantieri navali Brindisi, in località Marimisti. Dal 2011 nell' area, ubicata all' interno del circuito portuale port facility di Costa Morena, nel porto di Brindisi, erano stati accatastati e stoccati quantitativi ingenti di materiale riveniente dal suddetto sgombero d' ufficio, a suo tempo eseguito dall' allora autorità portuale di Brindisi.Nonostante svariati solleciti bonari e diffide formali, atteso il perdurare annoso di uno stato di illegittimità, l' ente portuale, nello scorso mese di luglio, aveva proceduto formalmente con un' ingiunzione di sgombero d' ufficio. Atto che la società non ha inteso eseguire. Nel mese di dicembre, quindi, la Capitaneria di porto congiuntamente con Arpa Puglia è intervenuta d' iniziativa, sottoponendo l' area a sequestro penale preventivo contro ignoti per le ipotesi di reato di occupazione abusiva di aree demaniali e deposito incontrollato di rifiuti. Sequestro, convalidato successivamente dalla procura della Repubblica di Brindisi. Oggi le aree sono state completamente liberate e bonificate per opera di una ditta specializzata, incaricata da AdSp Mam e i cui oneri economici saranno posti a carico della società.

Messaggero Marittimo

Brindisi

Brindisi: concluse operazioni bonifica in porto

Redazione

BRINDISI Si sono concluse le operazioni di bonifica e sgombero di un'area demaniale occupata abusivamente nel porto di brindisi. L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, la Capitaneria di Porto di Brindisi e l'Arpa Puglia, al termine di un'azione congiunta finalizzata a ricondurre a legalità una vasta area demaniale, hanno infatti completato, ciascuno nelle proprie competenze, le operazioni di bonifica e di sgombero di un sito occupato abusivamente, ripristinando, dopo numerosi anni, legalità e idonee condizioni ambientali di aree occupate da materiali e rifiuti rivenienti dal precedente sgombero forzoso degli ex Cantieri navali Brindisi, in località Marimisti. Dal 2011 nell'area, ubicata all'interno del circuito portuale port facility di Costa Morena, nel porto di Brindisi, erano stati accatastati e stoccati quantitativi ingenti di materiale riveniente dal suddetto sgombero d'ufficio, a suo tempo eseguito dall'allora Autorità portuale di Brindisi. Nonostante svariati solleciti bonari e diffide formali, atteso il perdurare annoso di uno stato di illegittimità, l'Ente portuale, nello scorso mese di luglio, aveva proceduto formalmente con un'ingiunzione di sgombero d'ufficio. Atto che la Società non ha inteso eseguire. Nel mese di Dicembre, quindi, la Capitaneria di Porto congiuntamente con Arpa Puglia è intervenuta d'iniziativa, sottoponendo l'area a sequestro penale preventivo contro ignoti per le ipotesi di reato di occupazione abusiva di aree demaniali e deposito incontrollato di rifiuti. Sequestro, convalidato successivamente dalla Procura della Repubblica di Brindisi. Oggi le aree sono state completamente liberate e bonificate per opera di una ditta specializzata, incaricata da AdSP MAM e i cui oneri economici saranno posti a carico della società. Dopo numerosi anni, pertanto, si chiude positivamente un'altra complessa e delicata vicenda, a seguito di un'azione sinergica e coordinata che ha portato finalmente al ripristino dello stato dei luoghi, la messa in sicurezza e la bonifica di tutta l'area demaniale.

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

FerPress

Brindisi

AdSP Adriatico meridionale: conclusi con successo webinar gratuiti destinati a imprese filiera turistica e portuale

(FERPRESS) Bari, 12 FEB Si sono conclusi con successo i webinar gratuiti organizzati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nell'ambito del progetto Interreg THEMIS e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e portuale e agli imprenditori interessati a investire nelle aree ZES individuate. I webinar che hanno riguardato i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli hanno avuto come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l'indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l'avvio operativo della ZES Interregionale Adriatica. Gli incontri hanno offerto un'occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l'istituto delle ZES, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituende Zone franche doganali. Tra i quasi cinquecento iscritti, hanno preso parte numerosi dottori commercialisti in quanto gli eventi erano accreditati ODCEC Trani e la partecipazione era valida ai fini della Formazione Professionale Continua. I webinar organizzati nell'ambito del progetto Interreg Themis ha sottolineato Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale sono stati un grandissimo successo. Hanno registrato grande partecipazione in tutti i comuni nei quali si sono svolti. Sono stati trattati numerosi temi interessanti per gli operatori portuali e per gli imprenditori. Le Zone Franche, i programmi dell'Autorità, il turismo, il collegamento tra quest'ultimo e le ZES sono certamente tra i temi all'ordine del giorno sui quali si sviluppa la nostra programmazione. I webinar completano una serie di percorsi di formazione gratuiti già avviati negli scorsi mesi da Themis, che hanno visto l'organizzazione di corsi di inglese base e sulla maritime security rivolti alle agenzie marittime e imprese portuali di Bari, Manfredonia, Barletta, Brindisi e Monopoli, al fine di migliorare il livello dei servizi offerti. Il Progetto Themis promuove nuove rotte crocieristiche verso i porti minori di Puglia e Grecia ed è co-finanziato dall'Unione Europea, Programma Interreg VA Greece Italy 2014/2020, e da fondi nazionali della Grecia e dell'Italia.

Informazioni Marittime

Brindisi

Progetto Themis, Patroni Griffi: "Un successo i webinar sull' area Zes Interregionale Adriatica"

Trattati temi inseriti anche nella programmazione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Conclusi con successo i webinar gratuiti organizzati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nell' ambito del progetto Interreg Themis e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e portuale e agli imprenditori interessati a investire nelle aree ZES individuate. Gli argomenti I webinar - che hanno riguardato i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli - hanno avuto come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l' indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l' avvio operativo della ZES Interregionale Adriatica. Gli incontri hanno offerto un' occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l' istituto delle ZES, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituende Zone franche doganali. Tra i quasi cinquecento iscritti, hanno preso parte numerosi dottori commercialisti in quanto gli eventi erano accreditati ODCEC Trani e la partecipazione era valida ai fini della formazione professionale continua. Un successo "I webinar organizzati nell' ambito del progetto Interreg Themis - ha sottolineato Ugo Patroni Griffi, presidente dell' AdSP del Mare Adriatico Meridionale - sono stati un grandissimo successo. Hanno registrato grande partecipazione in tutti i comuni nei quali si sono svolti. Sono stati trattati numerosi temi interessanti per gli operatori portuali e per gli imprenditori. Le Zone Franche, i programmi dell' Autorità, il turismo, il collegamento tra quest' ultimo e le ZES sono certamente tra i temi all' ordine del giorno sui quali si sviluppa la nostra programmazione". Formazione gratuita I webinar completano una serie di percorsi di formazione gratuiti già avviati negli scorsi mesi da Themis, che hanno visto l' organizzazione di corsi di inglese base e sulla maritime security rivolti alle agenzie marittime e imprese portuali di Bari, Manfredonia, Barletta, Brindisi e Monopoli, al fine di migliorare il livello dei servizi offerti. Il progetto Themis promuove nuove rotte crocieristiche verso i porti minori di Puglia e Grecia ed è co-finanziato dall' Unione Europea, Programma Interreg VA Greece Italy 2014/2020, e da fondi nazionali della Grecia e dell' Italia.

Puglia Live

Brindisi

PROGETTO THEMIS, UN SUCCESSO I WEBINAR SULLAREA ZES Interregionale Adriatica

I cookie ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie.

Puglialive

PROGETTO THEMIS, UN SUCCESSO I WEBINAR SULL'AREA ZES Interregionale Adriatica

12/02/2021

Patroni Griffi: "Trattati temi inseriti anche nella nostra programmazione"

Testata giornalistica Puglialive.net - Reg. n.3/2007 del 11/01/2007 Tribunale di Bari
Direttore Responsabile - Nicola Mertaco
Editore - Associazione Culturale PugliaLive - codice fiscale n.93385210724 - Reg.n.8135 del

12/02/2021 Patroni Griffi: "Trattati temi inseriti anche nella nostra programmazione" Si sono conclusi con successo i webinar gratuiti organizzati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nell'ambito del progetto Interreg THEMIS e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e portuale e agli imprenditori interessati a investire nelle aree ZES individuate. I webinar che hanno riguardato i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli hanno avuto come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l'indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l'avvio operativo della ZES Interregionale Adriatica. Gli incontri hanno offerto un'occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l'istituto delle ZES, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituende Zone franche doganali. Tra i quasi cinquecento iscritti, hanno preso parte numerosi dottori commercialisti in quanto gli eventi erano accreditati ODCEC Trani e la partecipazione era valida ai fini della Formazione Professionale Continua. I webinar organizzati nell'ambito del progetto Interreg Themis ha sottolineato Ugo Patroni Griffi, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - sono stati un grandissimo successo. Hanno registrato grande partecipazione in tutti i comuni nei quali si sono svolti. Sono stati trattati numerosi temi interessanti per gli operatori portuali e per gli imprenditori. Le Zone Franche, i programmi dell'Autorità, il turismo, il collegamento tra quest'ultimo e le ZES sono certamente tra i temi all'ordine del giorno sui quali si sviluppa la nostra programmazione. I webinar completano una serie di percorsi di formazione gratuiti già avviati negli scorsi mesi da Themis, che hanno visto l'organizzazione di corsi di inglese base e sulla maritime security rivolti alle agenzie marittime e imprese portuali di Bari, Manfredonia, Barletta, Brindisi e Monopoli, al fine di migliorare il livello dei servizi offerti. Il Progetto Themis promuove nuove rotte crocieristiche verso i porti minori di Puglia e Grecia ed è co-finanziato dall'Unione Europea, Programma Interreg VA Greece Italy 2014/2020, e da fondi nazionali della Grecia e dell'Italia. Per ulteriori informazioni https://themis.adspmam.it.

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

Sea Reporter

Brindisi

Progetto THEMIS, un successo i webinar sull' area ZES Interregionale Adriatica

Patroni Griffi: "Trattati temi inseriti anche nella nostra programmazione" Si sono conclusi con successo i webinar gratuiti organizzati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nell' ambito del progetto Interreg THEMIS e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e portuale e agli imprenditori interessati a investire nelle aree ZES individuate. I webinar - che hanno riguardato i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli - hanno avuto come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l' indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l' avvio operativo della ZES Interregionale Adriatica. Gli incontri hanno offerto un' occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l' istituto delle ZES, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituende Zone franche doganali. Tra i quasi cinquecento iscritti, hanno preso parte numerosi dottori commercialisti in quanto gli eventi erano accreditati ODCEC Trani e la partecipazione era valida ai fini della Formazione Professionale Continua. "I webinar organizzati nell' ambito del progetto Interreg Themis - ha sottolineato Ugo Patroni Griffi, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - sono stati un grandissimo successo. Hanno registrato grande partecipazione in tutti i comuni nei quali si sono svolti. Sono stati trattati numerosi temi interessanti per gli operatori portuali e per gli imprenditori. Le Zone Franche, i programmi dell' Autorità, il turismo, il collegamento tra quest' ultimo e le ZES sono certamente tra i temi all' ordine del giorno sui quali si sviluppa la nostra programmazione". I webinar completano una serie di percorsi di formazione gratuiti già avviati negli scorsi mesi da Themis, che hanno visto l' organizzazione di corsi di inglese base e sulla maritime security rivolti alle agenzie marittime e imprese portuali di Bari, Manfredonia, Barletta, Brindisi e Monopoli, al fine di migliorare il livello dei servizi offerti. Il Progetto Themis promuove nuove rotte crocieristiche verso i porti minori di Puglia e Grecia ed è co-finanziato dall' Unione Europea, Programma Interreg VA Greece Italy 2014/2020, e da fondi nazionali della Grecia e dell' Italia.

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

ECONOMIA SI PUNTA SULL' INNOVAZIONE AL SERVIZIO DELLE IMPRESE CHE INVESTONO NEL TERRITORIO

«Blue economy» nasce il polo unico

Intesa tra Comune e Autorità del sistema portuale PORTO Incontro al Comune di Taranto L' INVESTIMENTO C' è un bando europeo sui poli per l' innovazione tecnologica

«Blue economy» nasce il polo unico
Intesa tra Comune e Autorità del sistema portuale
Polizia di frontiera al porto il Pd dice «no» alla chiusura
NUOVO OPEL CROSSLAND
BELLO DA VEDERE
SUV DA VIVERE
A FEBBRAIO DA TESSOC
www.gruppodemariani.it
Demarauto via Cesare Battisti, 744 tel 099.7797138 - TARANTO

Nel porto di Taranto sorgerà un polo di innovazione tecnologica dedicato alla blue economy. È la prospettiva sui cui stanno lavorando amministrazione comunale e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, porto di Taranto. L' in novazione sarà al servizio delle imprese e dei player che investono nel territorio, mettendo a sistema i percorsi progettuali già avviati da Comune (con la partecipazione al bando europeo sui poli per l' in novazione tecnologica) e Authority (con l' acceleratore di start up in collaborazione con Cdp Venture Capital). «La condivisione di queste esperienze - ha detto il sindaco Rinaldo Melucci - ci servirà per sondare la possibilità di ricondurle in un unico percorso, un unico, grande distretto dell' in novazione in grado di attivare nuove realtà produttive, ma anche di trasferire tecnologia a quelle già esistenti. Il mare - ha aggiunto il sindaco - è la prospettiva economica del nostro territorio, una miniera di diversificazione che ha bisogno di professionalità qualificate e idee ambiziose». Il porto di Taranto è anche nel progetto lanciato dal MIT, Ministero Infrastrutture e Trasporti, finalizzato a creare una rete che permetta alle navi, per le loro necessità, di approvvigionarsi di energia elettrica durante la sosta in banchina. «Il progetto - spiega Sergio Prete, presidente dell' Autorità del Mar Ionio - si chiama Cold Ironing ed è rivolto a tutte le Autorità portuali. È un progetto che dovrà svilupparsi nell' arco di quattro -cinque anni e che guarda soprattutto al segmento delle navi da crociera e non a tutte le navi indistintamente. Le navi da crociera, così come anche i traghetti passeggeri, quando approdano in banchina, mantengono i motori accesi perché questo alimenta tutto ciò che c' è a bordo, dagli apparati ai servizi. Diverso, invece, è per le altre navi - dichiara Prete - che spengono i motori e vanno avanti con i generatori. Naturalmente, tenere accesi i motori, alimentati con combustibile, vuol dire consumi, emissioni e impatto ambientale. Enel - prosegue Prete - ha compiuto una prima ricognizione a Taranto ed ha acquisito una serie di documenti per vedere come va potenziata la rete e le attrezzature del porto e quali interventi effettuare. Questo perché le navi, una volta attaccate, spengano i motori e si allaccino direttamente alla rete elettrica». Quello di Taranto non è un porto dedicato al traffico delle crociere ma in questo segmento l' Autorità portuale da alcuni anni ha cominciato a posizionarsi, anche con un' opera di marketing e investimenti specifici, con risultati in crescita in termini di passeggeri. L' an no scorso non ci sono stati approdi causa Covid, ma quest' anno l' Authority di Taranto spera in una situazione miglio re. Per Mino Borraccino, consigliere del presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, per il "Piano Taranto", «le Autorità di sistema portuale nei prossimi anni avranno a disposizione, grazie al Recovery Fond, 1,2 miliardi di euro per trasformare e coniugare al green le infrastrutture».

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

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

L' ALTRO FRONTE LA PRESA DI POSIZIONE DI CHIANESE E AZZARO

Polizia di frontiera al porto il Pd dice «no» alla chiusura

«Non sembra facilmente comprensibile e quindi condivisibile l' ipotesi che venga chiuso l' Ufficio di Polizia di Frontiera marittima nel porto di Taranto». Il commissario provinciale del Pd di Taranto, Giovanni Chianese ed il coordinatore cittadino, Gianni Azzaro esprimono preoccupazione per l' eventualità di cui si parla ormai da tempo. «Tale possibilità è - dichiara Chianese - in netta contraddizione con un presente in cui, nonostante le difficoltà del momento, il porto jonico risulta essere tra i primi in Italia per movimentazione delle merci». «Come consigliere comunale e provinciale e consigliere Anci - sostiene Azzaro - sono stato testimone della nascita di molteplici progetti di sviluppo che a breve vedranno la luce; quindi ancor meno si comprende il paventato taglio, se si fa riferimento a tutto ciò che in cantiere vedrà lo scalo portuale jonico interessato dalla ripresa del traffico container e dallo sviluppo del mercato crocieristico». «Il prossimo rilancio delle attività che si svolgeranno all' interno dell' area portuale - prosegue la nota - con conseguente aumento della presenza di marittimi e passeggeri non può che richiedere al contrario il potenziamento della Polizia di Frontiera, quindi di personale specializzato in grado di garantire la sicurezza».

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Polizia di frontiera Allarme Siulp e Pd sulla chiusura

Taranto cronaca

Fago sceglie il silenzio
Per il giudice non si tratta di un "tentato omicidio"

►Convalidato il fermo del tarantino in carcere dopo aver ferito il figlio

►L'indagato resta in carcere per la detenzione illegale della pistola

Muratore pusher cade nella rete della Polizia

Contrabbando di carburante
Scattano sette condanne

Polizia di frontiera Allarme Siulp e Pd sulla chiusura

Quotidiano

«Non sembra facilmente comprensibile e quindi condivisibile l' ipotesi che venga chiuso l' Ufficio di Polizia di Frontiera marittima nel porto di Taranto». Lo affermano in una nota il commissario provinciale del Pd di Taranto, Giovanni Chianese, e il coordinatore cittadino, Gianni Azzaro, in merito alla questione della possibile chiusura dell' Ufficio di Polizia di Frontiera marittima nel porto di Taranto sollevata dal Siulp, il sindacato unitario dei lavoratori della Polizia». «Come consigliere comunale e provinciale e consigliere Anci - sostiene Azzaro - sono stato testimone della nascita di molteplici progetti di sviluppo che a breve vedranno la luce; quindi ancor meno si comprende il paventato taglio, se si fa riferimento a tutto ciò che in cantiere vedrà lo scalo portuale jonico interessato dalla ripresa del traffico containerizzato e dallo sviluppo del mercato crocieristico». Secondo i due esponenti del Pd, «il prossimo rilancio delle attività che si svolgeranno all' interno dell' area portuale, con conseguente aumento della presenza di marittimi e passeggeri, non può che richiedere al contrario il potenziamento della Polizia di Frontiera, quindi di personale specializzato in grado di garantire la sicurezza». «L' invito - concludono Chianese e Azzaro - a chi sarà il prossimo Ministro dell' Interno a raccogliere la richiesta di legalità del territorio in una zona che presto sarà animata da importanti traffici. Ciò per far sì che le attività previste si svolgano in totale tranquillità». Anche il Siulp è tornato ad intervenire con Antonio Digregorio, evidenziando come sono stati riaperti i cassetti da cui per magia salta fuori un piano-bozza di un decreto, già propinato a febbraio dello scorso anno, sebbene congelato, che sarà discusso lunedì prossimo a Roma con i sindacati maggioritari e il vertice. Il sindacato di polizia ovviamente è contrario alla chiusura. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

AREA DELLO STRETTO Presentato al Museo del bergamotto il libro di Santoro e La Valle

Un Ponte di ripresa e resilienza

Spirlì, i parlamentari Furgiuele, Pepe e Vono spingono per la megaopera

TIRRENICA

AREA DELLO STRETTO Presentato al Museo del bergamotto il libro di Santoro e La Valle

Un Ponte di ripresa e resilienza

Spirlì, i parlamentari Furgiuele, Pepe e Vono spingono per la megaopera

Dispersione scolastica e povertà educativa piano di zona nel cloù

I carabinieri sequestrano il porto

porto di Bagnara Calabra

AL Museo del Bergamotto di Reggio è stato presentato il libro documento di Marco Santoro e Rocco La Valle "Il Ponte sullo Stretto - un' opportunità di crescita con il Recovery fund o ancora una beffa?". È stata l' occasione per discutere su un argomento atavico, volutamente accantonato ed oggi alla ribalta con personalità della politica intenzionati a portare avanti questo progetto di sviluppo sociale, economico e culturale per il nostro territorio, e non solo. Moderato dal giornalista Giacomo Saccomannno, commissario regionale della Lega, l' incontro è stato introdotto dal presidente dell' Accademia del Bergamotto, Vittorio Caminiti. Ha preso la parola l' autore del libro che ha spiegato i motivi della sua scelta di affrontare questo problema: "È una passione che abbiamo portato avanti, Rocco ed io, perché abbiamo sempre aspirato alla realizzazione di progetti di sviluppo del Mezzogiorno, quello stesso sviluppo impedito e mai realizzato sulle quattro grandi direttrici: la Salerno - Reggio Calabria, l' alta velocità, l' ampliamento degli indotti del Porto di Gioia Tauro e il ponte sullo Stretto. Tutte queste opere sono state soffocate - ha detto Santoro - per cui abbiamo sentito la necessità di pubblicare questo libro documento per fare conoscere la realtà e chiedere la realizza zione dei progetti grazie ai finanziamenti europei, ultima spiaggia per fare del nostro Sud la centralità del Mediterraneo. Il nostro è un territorio che ha bisogno di risposte concrete: perchè il porto di Gioia è stato degradato a semplice scalo merci? - ha detto Santoro, e ancora - perché l' alta velocità si ferma a Salerno? E perchè una città metropolitana al centro del Mediterraneo viene evitata da tutte le rotte delle navi che giungono nel Mare nostrum, invece dovrebbe rappresentare la porta dell' Europa con il Ponte sullo Stretto quale infrastruttura necessaria per i collegamenti". Anche la sindaca di Villa San Giovanni, Maria Grazia Richichi, ha ricordato che "il pro getto del ponte risale al 27 novembre del 2003, sancito tra Calabria e Sicilia e mai realizzato perchè abbandonato nelle mani di una politica del non -fare". "Un' opera infrastrutturale simile non è mai fine a se stessa - ha sottolineato la senatrice Silvia Vono (IV) - e il ponte sullo Stretto è una struttura strategica con una prospettiva di sviluppo economico e globale: dobbiamo urlare a tutti l' im portanza di quest' opera che avrà una ricaduta di rinascita del Sud, le risorse non mancano - ha aggiunto - anzi non abbiamo mai avuto tante risorse a disposizione, pertanto il ponte si può e si deve fare". Dello stesso parere Domenico Furgiuele, deputato della Lega, che ha parlato di "un annale progetto impolverato ed oggi però messo alla ribalta con una convinzione diversa rispetto agli ultimi trent' anni, con uno spirito più combattivo perché ci crediamo e crediamo che la realizzazione del ponte sia essa stessa sviluppo di carattere culturale e soprattutto di mentalità, perché oggi abbiamo un' altra capacità che prima mancava quella di sperare, ma ad una condizione - ha precisato il parlamentare - quel la di impiegare nuove risorse umane che facciano bene, che siano prese dalla meritocrazia e non amici e parenti degli amici e solo così si potrà rivoluzionare un' amministrazione burocratizzata, lenta e inefficiente". È intervenuto il senatore della Lega Pasquale Pepe che ha messo in rilievo "l' importanza del porto di Gioia Tauro come una continuità con l' alta velocità, il retroporto con gli indotti, e il ponte sullo Stretto a completamento di una rete di comunicazioni innovative per fare decollare il Sud dimenticato". Ha concluso i lavori il Governatore della Calabria, Nino Spirlì che ha ricordato agli elettori l' im portanza di non sbagliare quando si va a votare, per non ritrovarsi con promesse non mantenute: "Il ponte

deve diventare un oggetto inserito nel Recovery

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Plan: pretendiamo - ha ribadito Spirlì - che i progetti nascosti per anni siano realizzati e si devono realizzare ora o mai più".

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Sotto sequestro l' area portuale dopo una giornata di controlli

Sotto la lente gli aspetti ambientali e lavorativi

24
Tirrenica
Massi alla foce del torrente Zagarella: «Disastro ambientale»
Donato un sostegno per il cannone del Castello
Raccolta e spazzamento Ancora una proroga
Sotto sequestro l'area portuale dopo una giornata di controlli
Sotto la lente gli aspetti ambientali e lavorativi
Contagi raddoppiati a Sant'Eufemia
Il "nodo" del disagio giovanile al tavolo per il Piano di Zona

VILLA SAN GIOVANNI Sequestrato nella tarda serata di ieri il porto di Bagnara: ne dà notizia il Comando provinciale dei Carabinieri dopo una lunga giornata di lavoro dei militari con la raccolta di diversi elementi di prova che solo oggi verranno adeguatamente valutati. Quello che si sa, appunto, in attesa dei particolari dell' operazione, è che i militari hanno svolto attività al porto per verificare quali siano le condizioni di lavoro sulle banchine. «Nel corso della giornata odierna - scriveva ieri sera il Comando provinciale - i Carabinieri sono stati impegnati nell' area costiera di Bagnara Calabra, al fine di verificare le condizioni ambientali e lavorative del porto, su input della Stazione Carabinieri di Bagnara, che ha trasmesso una dettagliata informativa». Tutti impegnati i reparti dell' Arma, ciascuno per le proprie specialità: i carabinieri del Nucleo Operativo Ecologico di Reggio Calabria sono stati impegnati a verificare danni ambientali: quelli del Nucleo Subacqueo di Messina hanno, dal canto loro, scandagliato i fondali per valutare «eventuali compromissioni»; i militari del Nucleo Ispettorato del Lavoro reggino hanno effettuato delle «approfondite verifiche sulla liceità degli impieghi e delle condizioni lavorative nell' attracco di Bagnara». Gli elementi raccolti in questa lunga giornata di lavoro (peraltro al freddo gelido e al vento che ha sferzato l' intera Costa Viola) sono stati considerati sufficienti a porre sotto sequestro l' area portuale. Le risultanze di questa prima fase dell' attività di controllo saranno oggetto di valutazione complessiva oggi: si attendono ancora, infatti, i particolari dell' operazione e soprattutto le contestazioni. L' attività di indagine dei Carabinieri, intanto, prosegue senza soluzione di continuità. g.c.

La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Autorità portuale nel segno della continuità

VI LA SICILIA Sabato 13 Febbraio 2021

Siracusa Provincia

Autorità portuale nel segno della continuità

Il neo commissario Chiovanelli ha manifestato l'intenzione di non arrestare il percorso avviato

Un patto educativo per i minori

Il Comune sposa il progetto di Fondazione Catalano

Sostegno ai commercianti, torna l'ipotesi "Cura Augusta"

Augusta. Il comitato di gestione a cui ha partecipato per la prima volta, ieri, il neo commissario dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale, Alberto Chiovelli, insediatosi nei giorni scorsi, ha prodotto l' aggiornamento del piano delle opere che riguarda interventi nei porti di Catania e di Augusta. Per quest' ultimo, in particolare, prevede la realizzazione, con un finanziamento di circa 300 milioni di euro da reperire, di una grande struttura per la cantieristica che possa soddisfare la domanda che si registra nel territorio. Chiovelli è subentrato ad Andrea Annunziata, che lasciato la presidenza con due mesi di anticipo rispetto alla scadenza del suo mandato per assumere la guida dell' Adsp del mar Tirreno centrale. Il funzionario nominato dal ministero delle Infrastrutture ha dato il benvenuto al comitato manifestando l' intenzione di non arrestare il percorso avviato e portato avanti dal suo predecessore. Il commissario resterà in carica fino alla nomina del nuovo presidente, così come l' attuale comitato di gestione del quale fanno parte, tra gli altri, gli augustani Mimì Capuano e Gaetano La Ferla, in rappresentanza rispettivamente del Comune di Augusta e della Regione siciliana. E l' importanza del porto megarese e la sua centralità sono state ribadite dall' Amministrazione comunale al commissario straordinario. Alberto Chiovelli, ingegnere meccanico, dirigente di prima fascia del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, lo scorso giovedì, accompagnato dal segretario generale dell' Adsp, Attilio Montalto è stato ricevuto dal sindaco, Giuseppe Di Mare. «Con l' insediamento del commissario - dichiara il primo cittadino - si apre una nuova fase nella quale si auspica si proseguire una sempre più fattiva e proficua collaborazione tra il Comune e l' Autorità di sistema nell' esclusivo interesse della collettività. Nel corso dell' incontro è stato sottolineato il ruolo centrale del porto di Augusta, volano dello sviluppo della città, grazie alla sua posizione strategica, alle sue prospettive di crescita e al suo ruolo determinante per il progresso del territorio e dell' economia». L' amministrazione Di Mare, con il suo assessore Tania Patania, ha posto al centro dell' azione esecutiva proprio il porto e le attività produttive in esso insistenti, trovandosi subito a dover affrontare i problemi connessi al Recovery Plan, alla Zes e all' impianto Gnl. L' attenzione di sindaci, sindacati e operatori portuali, in modo particolare dall' inizio dell' anno, è concentrata sullo scalo megarese considerato volano di sviluppo per l' economia non solo della città ma dell' intera provincia. Per la sua presunta esclusione dal piano di ripresa e resilienza il sindaco ha convocato tavoli tecnici per concordare le azioni comuni da adottare per difendere gli interessi del porto e delle comunità che ruotano attorno ad esso. Agnese Siliato.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Palermo, Termini Imerese

Sistema Palermo rotabili e liquidi spingono il traffico

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
C/mare imposta lo "Chevallier"
Corvette europee, Navantia e Naviris progettano futuro
Sistema Palermo rotabili e liquidi spingono il traffico
Ricicliaggio navale, quanti sono i centri autorizzati dall'Ue?
In Polonia un treno carico di mascherine
Arrivi & Partenze: Napoli (2-5) - Salerno (9-11) - Gioia Tauro (12-13)

Palermo. In controtendenza rispetto alla media nazionale -e analogamente a Gioia Tauro, anche se il confronto vale fino a un certo punto visto che quest'ultimo fa trasbordo- il sistema portuale che fa capo a Palermo vede crescere il traffico generale nel 2020. Sono il traffico dei rotabili e quello delle rinfuse liquide a trainare questo risultato. Per la precisione, nell'anno appena passato Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle hanno movimentato tutti insieme 7,3 milioni di tonnellate merci in più sul 2019, crescendo del 26 per cento. I rotabili sono stati 6,6 milioni (+27,8%), le merci in container 156 mila tonnellate (-11,6%), le rinfuse solide 275 mila tonnellate (praticamente da zero: +1.724%) e quelle liquide 252 mila tonnellate (-41%). Il traffico passeggeri generale vede un drastico calo, del 41 per cento circa, pari a 784 mila persone, mentre quello crocieristico è stato di appena 75 mila persone, in calo dell'85 per cento.

Giornale di Sicilia (ed. Trapani)

Trapani

Sviluppo portuale, Marino è consulente

Il dottore Danilo Marino, mazarese, ufficiale superiore del corpo delle Capitanerie di Porto (in aspettativa in attesa di pensione) è il nuovo consulente a titolo gratuito del sindaco di Mazara del Vallo con l' incarico di «Indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione, controllo e sviluppo portuale e della fascia costiera». La nomina per un anno, salvo proroga, è stata decisa dal sindaco Salvatore Quinci con particolare riferimento allo sviluppo portuale e della fascia costiera del territorio. Con due ulteriori determinazioni il sindaco ha inoltre confermato e rinnovato per un ulteriore anno gli incarichi a titolo gratuito a Gianni Crisafulli e Mario Tumbiolo. (*SG*)

Trapani

Marsala, il sindaco alle atlete: due traguardi storici

Covid, niente trasgressioni C'è una nuova ordinanza

Vietate tutte le attività di intrattenimento

Alcamo, sequestrati oltre cento chili di pesce

Bonus casa, i tecnici rispondono

Farmacie

Corriere Marittimo

Focus

Conftrasporto, il governo punti sulle infrastrutture: porti, ferrovie e strade

Conftrasporto-Confcommercio, nel riconfermare la propria disponibilità a fornire ogni tipo di collaborazione le dovesse essere richiesta, ribadisce il proprio sostegno alle linee programmatiche, per quanto si possa sapere, del Premier incaricato Mario Draghi. In particolare, dichiara la propria soddisfazione per l'importante riconoscimento della funzione logistica evidenziato dal Premier per dare competitività all'economia del Paese. Se le merci non si muovono secondo i tempi richiesti dai sistemi produttivi, non si compete afferma il presidente di Conftrasporto Paolo Uggè - La logistica è sostanzialmente tempo. Il riconoscimento della sua funzione (è la prima volta che un presidente incaricato pone la questione logistica come obiettivo primario) è di buon auspicio e va nella giusta direzione. Per queste ragioni, secondo Conftrasporto, il governo dovrebbe puntare non solo su una mobilità delle merci interconnessa, ma dare impulso alla realizzazione delle infrastrutture portuali, stradali e ferroviarie, attraverso l'accessibilità, gli interscambi tra le diverse modalità, al fine di connettere il Paese. L'idea di un ministero che, unitamente ai temi green, affronti anche quello dei trasporti, ci pare tuttavia poco realizzabile. Soprattutto, potrebbe essere presa a pretesto dagli ambientalisti-Jahidisti per bloccare quelle che sono le opere infrastrutturali necessarie avverte Uggè - Sarebbe un controsenso rispetto alle linee programmatiche sulle quali si realizza il nuovo Esecutivo. Conftrasporto evidenzia due dati sui quali chiede riflessione. Il primo: nel 2017 (dato attualmente invariato) l'economia italiana ha prodotto 6,8 tonnellate di emissioni pro-capite di gas climalteranti, l'Eurozona 7,9 e la Germania 10,8. Se invece si vogliono considerare le emissioni per euro di Pil, parliamo di 236 grammi in Italia e 275 per la Germania. La media europea è 265. Segno che il nostro Paese ha fatto, sul fronte delle emissioni, meglio della media europea. Da evidenziare inoltre che, per quanto riguarda la tassazione, un camion euro 6 produce un costo esterno per litro di carburante pari a circa 13 centesimi di euro, mentre paga di sola accisa netta 40,3 centesimi di euro. Il secondo dato è sull'accessibilità. Se l'Italia avesse la medesima accessibilità esistente in Germania potrebbe realizzare un recupero sul Pil di circa 90 miliardi di euro (dati elaborati dall'Ufficio Studi Confcommercio). Alla luce di queste considerazioni, Conftrasporto ribadisce la necessità che gli interventi del nuovo Esecutivo, pur negli indispensabili interventi green, non divengano l'alibi per bloccare la realizzazione di una politica di sviluppo che trova nelle opere infrastrutturali la sua realizzazione.

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

Messaggero Marittimo

Focus

Enrico Giovannini nuovo ministro dei Trasporti

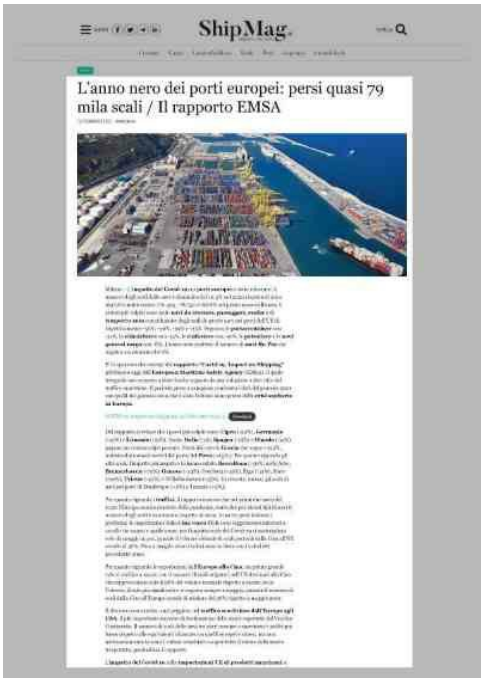
Vezio Benetti

ROMA Enrico Giovannini è il nuovo ministro dei Trasporti. Il neo ministro si è sempre distinto per essersi fatto portavoce di un'economia al servizio della riduzione delle disuguaglianze e di un rapporto maggiormente equlibrato tra le comunità, le istituzioni e l'ambiente, con una particolare attenzione ai giovani. Da ministro del Lavoro del governo Letta infatti, dall'Aprile del 2013 al Febbraio del 2014, ha disegnato il progetto Garanzia Giovani, il programma per l'inserimento nel lavoro degli under 29 rimasti ai margini, Laureato in Economia e Commercio all'Università La Sapienza di Roma, Giovannini, 63 anni, ha cominciato subito a lavorare all'Istat, dove poi è ritornato prima come direttore delle Statistiche Economiche dal 1997 al 2000 e poi come presidente dal 2009 al 2013. Attualmente è professore ordinario di Statistica economica all'Università di Roma Tor Vergata e Senior Fellow della Luiss School of European Political Economy. E' tra i fondatori dell'Alleanza per lo Sviluppo Sostenibile, che riunisce oltre 270 organizzazioni e istituzioni di ogni tipo, dalle aziende ai sindacati ai movimenti. In quanto portavoce ASviS, Giovannini è un attento analista degli effetti delle politiche del Parlamento e del governo sullo sviluppo sostenibile e sul Green New Deal, adesso anche al centro delle politiche europee. Il Rapporto ASviS monitora costantememente gli effetti delle politiche in relazione all'Agenda 2030 dell'Onu: l'obiettivo di fondo rimane sempre quello di un'economia al servizio di uno sviluppo inclusivo, equilbrato e che che valorizzi l'ambiente. A Giovannini, in quanto presidente della Commissione per la redazione della Relazione sull'economia non osservata e sull'evasione fiscale e contributiva del ministero dell'Economia e delle Finanze, si deve anche il rapporto sul lavoro nero che è ancora un punto di riferimento fondamentale per le politiche che riguardano il settore, e un costante aggiornamento dello stato dell'evasione fiscale in Italia.

Ship Mag

Focus

L'anno nero dei porti europei: persi quasi 79 mila scali / Il rapporto EMSA



Milano L'impatto del Covid-19 sui porti europei è stato rilevante: il numero degli scali delle navi è diminuito del 10,2% nel 2020 rispetto al 2019 (697.672 unità contro 776.423, -78.751) e del 6% nel primo mese dell'anno. I settori più colpiti sono stati: navi da crociera, passeggeri, reefer e di trasporto auto con riduzione degli scali di queste navi nei porti dell'UE di rispettivamente -56%, -30%, -29% e -25%. Seguono le portacontainer con -14%, le chimichiere con -13%, le rinfusiere con -10%, le petroliere e le navi general cargo con -8%. L'unica nota positiva: il numero di navi Ro-Pax che registra un aumento del 6%. E' lo spaccato che emerge dal rapporto Covid-19. Impact on Shipping pubblicato oggi dall'European Maritime Safety Agency (EMSA). il quale fotografa uno scenario a tinte fosche segnato da una riduzione a due cifre del traffico marittimo. Il periodo preso a campione confronta i dati del gennaio 2021 con quelli del gennaio 2019 che è stato l'ultimo anno prima della crisi sanitaria in Europa. Dal rapporto si evince che i paesi più colpiti sono: Cipro (-22%), Germania (-22%) e Lituania (-21%). Anche Italia (-16), Spagna (-15%) e Olanda (-14%) pagano un contraccolpo pesante. Fuori dal coro la Grecia che segna +122%, trainata dai numeri record del porto del Pireo (+63%). Per quanto riguarda gli altri scali, l'impatto più negativo lo hanno subito Barcellona (-30%, nella foto), Bremerhaven (-75%), Genova (-24%), Goteborg (-25%), Riga (-21%), Sines (-20%), Trieste (-22%) e Wilhelmshaven (-25%). In crescita, invece, gli scali di navi nei porti di Dunkerque (+2%) e Taranto (+9%). Per quanto riguarda i traffici, il rapporto osserva che nei primi due mesi del 2020 l'Europa non ha risentito della pandemia, tanto che per alcuni tipi di navi il numero degli scali è aumentano rispetto al 2019. A marzo però iniziano i problemi: le importazioni dalla Cina verso l'UE sono leggermente inferiori a cavallo tra marzo e aprile 2020, ma l'impatto reale del Covid-19 si materializza solo da maggio in poi, quando il volume abituale di scali portuali dalla Cina all'UE scende al 36%. Fino a maggio 2020 i valori sono in linea con i valori del precedente anno. Per quanto riguarda le esportazioni dall'Europa alla Cina, un primo grande calo si verifica a marzo con il numero di scali originati nell'UE destinati alla Cina che rappresentano solo il 58% del volume normale rispetto a marzo 2019. Tuttavia, il calo più significativo si registra sempre a maggio, quando il numero di scali dalla Cina all'Europa scende al minimo del 28% rispetto a maggio 2019. Il discorso non cambia, anzi peggiora nel traffico marittimo dall'Europa agli USA, il più importante mercato di destinazione delle merci esportate dal Vecchio Continente. Il numero di scali delle navi tra porti europei e americani è molto più basso rispetto alle equivalenti chiamate tra quelli europei e cinesi, ma non necessariamente lo sono i volumi scambiati e soprattutto il valore della merce trasportata, puntualizza il rapporto. L'impatto del Covid-19 sulle importazioni UE di prodotti americani si sente ad aprile 2020 con un primo calo del 48% di scali rispetto ad aprile 2019. Anche in questo caso una flessione più grave si verifica a maggio con solo il 22% degli scali portuali dagli Stati Uniti all'UE rispetto ad un anno prima, il livello più basso osservato durante tutto l'anno e rivisto solo a dicembre 2020. Per quanto riguarda le esportazioni dall'Europa agli USA la situazione è molto simile con un primo calo significativo del numero di scali ad aprile 2020 del 66% rispetto ad aprile 2019 e un calo più accentuato del 34% in maggio 2020 rispetto a maggio 2019. Solo nei mesi estivi tra giugno e settembre si assiste ad una ripresa del traffico in termini di numero di approdi per alcune tipologie di navi in particolare per Bulk Carrier e Vehicle Carrier (per il commercio con la Cina) e Containership e Vehicle Carrier (per il commercio con gli USA).