



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 28 gennaio 2022**



Prime Pagine

28/01/2022	Corriere della Sera Prima pagina del 28/01/2022	10
28/01/2022	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 28/01/2022	11
28/01/2022	Il Foglio Prima pagina del 28/01/2022	12
28/01/2022	Il Giornale Prima pagina del 28/01/2022	13
28/01/2022	Il Giorno Prima pagina del 28/01/2022	14
28/01/2022	Il Manifesto Prima pagina del 28/01/2022	15
28/01/2022	Il Mattino Prima pagina del 28/01/2022	16
28/01/2022	Il Messaggero Prima pagina del 28/01/2022	17
28/01/2022	Il Resto del Carlino Prima pagina del 28/01/2022	18
28/01/2022	Il Secolo XIX Prima pagina del 28/01/2022	19
28/01/2022	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 28/01/2022	20
28/01/2022	Il Tempo Prima pagina del 28/01/2022	21
28/01/2022	Italia Oggi Prima pagina del 28/01/2022	22
28/01/2022	La Nazione Prima pagina del 28/01/2022	23
28/01/2022	La Repubblica Prima pagina del 28/01/2022	24
28/01/2022	La Stampa Prima pagina del 28/01/2022	25
28/01/2022	MF Prima pagina del 28/01/2022	26

Trieste

27/01/2022	Ansa Porti: Monfalcone; siglato accordo quadro sulle concessioni	27
------------	--	----

27/01/2022	Il Nautilus		28
<hr/>			
27/01/2022	Informare		30
<hr/>			
27/01/2022	Informazioni Marittime		31
<hr/>			
27/01/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	32
<hr/>			
27/01/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	33
<hr/>			
27/01/2022	Shipping Italy		34
<hr/>			

Venezia

27/01/2022	Informatore Navale		36
<hr/>			
27/01/2022	Primo Magazine		38
<hr/>			

Savona, Vado

27/01/2022	Savona News		39
<hr/>			

Genova, Voltri

27/01/2022	BizJournal Liguria		40
<hr/>			
27/01/2022	MenteLocale Genova		41
<hr/>			
27/01/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	43
<hr/>			
27/01/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	45
<hr/>			
27/01/2022	Shipping Italy		46
<hr/>			
27/01/2022	The Medi Telegraph		48
<hr/>			
27/01/2022	The Medi Telegraph		50
<hr/>			

27/01/2022	The Medi Telegraph	51
Terminal Forest torna ai livelli pre-crisi		

La Spezia

27/01/2022	Transportonline	52
Porto Spezia: container vuoti, solo 300 per terminal		

Ravenna

27/01/2022	ravennawebtv.it	53
Anex, secondo operatore turistico al mondo, investe sulle crociere per Ravenna		

Marina di Carrara

27/01/2022	Ansa	54
Porti: da Cdp 21 mln per riqualificazione Carrara		

27/01/2022	FerPress	55
CDP: 21 mln per sicurezza e sostenibilità porto di Marina di Carrara		

27/01/2022	Informare	56
Cassa Depositi e Prestiti finanzia con 21 milioni di euro la riqualificazione del porto di Marina di Carrara		

27/01/2022	Informazioni Marittime	57
Da Cdp 21 milioni per il waterfront di Marina di Carrara		

27/01/2022	Port News	58
21 milioni di euro per Marina di Carrara		<i>di Redazione Port News</i>

27/01/2022	Ship Mag	59
Marina di Carrara, Cdp finanzia la riqualificazione del porto		<i>Helvetius</i>

27/01/2022	Shipping Italy	60
Crescono i numeri di Grendi che chiede aree a Carrara e cortegge il transhipment di container a Cagliari		

27/01/2022	TeleBorsa	62
CdP, finanziamento di 21 milioni per riqualificazione porto Marina di Carrara		

Livorno

27/01/2022	Ansa	63
Porti: Livorno, nuovo regolamento per avviamenti al lavoro		

27/01/2022	Informare	64
Porto di Livorno, adottato il nuovo regolamento sugli avviamenti al lavoro		

27/01/2022	Informazioni Marittime	66
Avviamento lavoro portuale, AdSP Mar Tirreno Settentrionale adotta nuovo regolamento		

27/01/2022	Messaggero Marittimo	<i>Renato Roffi</i>	68
<hr/>			
27/01/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	70
<hr/>			
Livorno, adottato il nuovo regolamento sugli avviamenti al lavoro in porto			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

27/01/2022	adriaeco.eu		72
<hr/>			
Porto di Ancona, 1.800.000 euro per il Porto Antico			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

27/01/2022	CivOnline		73
<hr/>			
'No alle navi da crociera al vecchio faro': assemblea popolare il 5 febbraio			
27/01/2022	CivOnline		74
<hr/>			
Cantieristica navale a Civitavecchia: Legacoop invita a rimuovere gli ostacoli			
27/01/2022	CivOnline		76
<hr/>			
Energie rinnovabili, per Scilipoti il porto deve essere protagonista			

Bari

27/01/2022	Affari Italiani		77
<hr/>			
Porto di Bari, l' arte di Guido Van Helten sui silos granari			
27/01/2022	Agenparl		79
<hr/>			
ERRATA CORRIGE_IL COMUNE COMUNICA - sui 16 silos granari del porto di Bari l' arte di Guido van Helten: stamattina l' assessora Pierucci al sopralluogo con l' artista, l' Autorità portuale e Pugliapromozione -			
27/01/2022	Bari Today		81
<hr/>			
Una star internazionale dei murales per rivoluzionare il look dei silos nel porto di Bari: i lavori da quest' estate			
27/01/2022	FerPress		83
<hr/>			
Bari: sui 16 silos granari del porto l'arte di Guido van Helten			
27/01/2022	FerPress		85
<hr/>			
Bari: sui 16 silos granari del porto l' arte di Guido van Helten			
27/01/2022	Puglia Live		86
<hr/>			
SUI 16 SILOS GRANARI DEL PORTO DI BARI LARTE DI GUIDO VAN HELTEN			
27/01/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	88
<hr/>			
Bilancio in crescita per i pori AdSP MAM nonostante la pandemia			

Taranto

27/01/2022	Ansa		91
<hr/>			
Porti: Taranto; Camera commercio, Smau vetrina internazionale			

27/01/2022	Il Nautilus	92
<hr/>		
27/01/2022	Puglia Live	93
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

27/01/2022	(Sito) Adnkronos	94
<hr/>		
28/01/2022	Askanews	95
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

27/01/2022	Informatore Navale	96
<hr/>		

Cagliari

27/01/2022	Informazioni Marittime	97
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

27/01/2022	Eco del Sud	<i>La Redazione</i>	99
<hr/>			
27/01/2022	Messina Oggi	<i>redstage</i>	101
<hr/>			
27/01/2022	normanno.com	<i>Redazione</i>	102
<hr/>			
28/01/2022	GazzettaDelSud	<i>Lucio D'Amico</i>	103
<hr/>			
27/01/2022	gazzettadelsud.it		104
<hr/>			
27/01/2022	gazzettadelsud.it		105
<hr/>			
27/01/2022	Stretto Web	<i>Rocco Fabio Musolino</i>	106
<hr/>			
27/01/2022	TempoStretto		107
<hr/>			

27/01/2022	TempoStretto		108
<hr/>			
27/01/2022	TempoStretto	<i>Redazione</i>	109
<hr/>			
27/01/2022	quotidianodisicilia.it	<i>Lina Bruno</i>	110
<hr/>			

Catania

27/01/2022	Informare		112
<hr/>			

Palermo, Termini Imerese

27/01/2022	Ansa		113
<hr/>			
27/01/2022	FerPress		114
<hr/>			
27/01/2022	LiveSicilia	<i>Redazione Sport</i>	115
<hr/>			

Focus

27/01/2022	Affari Italiani		116
<hr/>			
27/01/2022	Agenparl		117
<hr/>			
27/01/2022	AgenziaViaggi	<i>da Gabriele Simmini</i>	118
<hr/>			
27/01/2022	Ansa		120
<hr/>			
27/01/2022	Ansa		121
<hr/>			
27/01/2022	Askanews		122
<hr/>			
27/01/2022	BizJournal Liguria		123
<hr/>			
28/01/2022	Il Mattino	Pagina 13	124
<hr/>			
28/01/2022	Il Mattino	Pagina 25	126
<hr/>			

27/01/2022	Il Nautilus		129
Codici: scattano le diffide per Msc Grandiosa, al via un' azione legale per oltre 200 crocieristi			
27/01/2022	Il Nautilus		131
La Commissione adotta norme per la consegna dei rifiuti dalle navi ai porti dell' UE			
28/01/2022	Il Sole 24 Ore	Pagina 3	<i>R.d.F.</i> 132
L' ammoniaca si fa strada tra i carburanti sostenibili per i motori delle navi			
28/01/2022	Il Sole 24 Ore	Pagina 28	<i>Mara Monti</i> 134
Attività record per la Bei con 95 miliardi nel 2021: all' Italia il 15% della torta			
27/01/2022	Ildenaro.it		136
Infrastrutture e mobilità sostenibili, risultati raggiunti e prospettive: la strategia del ministro Giovannini			
27/01/2022	Informare		146
Global Ports Holding gestirà il nuovo terminal crociere del porto di Tarragona			
27/01/2022	Informare		147
A fine marzo cesserà la cooperazione tra ZIM e 2M sulle rotte Asia-Mediterraneo e Asia-West Coast USA			
27/01/2022	Informare		148
Trasportounito, necessario l' urgente avvio di un' azione organica di regolazione dei cicli operativi dei camion nei porti			
27/01/2022	Informazioni Marittime		149
Mare Nostrum Awards, Grimaldi lancia la XIV edizione del premio giornalistico			
27/01/2022	Informazioni Marittime		150
Enea e Fincantieri, accordo su idrogeno e digitale			
27/01/2022	Informazioni Marittime		152
Code tir nei porti, Trasportounito: "Necessario regolamentare i cicli operativi"			
27/01/2022	Italpress		153
Ue, Tardino relatrice in Parlamento per Action Plan trasporti su rotaia			
28/01/2022	MF	Pagina 11	<i>ANGELA ZOPPO</i> 154
Garavaglia: il trio Ita-Msc-Lufthansa rilancerà il turismo italiano			
28/01/2022	MF	Pagina 14	156
ECCO PERCHÉ LO STATO DEVE MANTENERE UNA PRESENZA IN ITA			
27/01/2022	Primo Magazine		158
Enel x e Grimaldi insieme per la sostenibilità navi in porto			
27/01/2022	Primo Magazine		159
Assiterminal sul Tavolo del Mare: senza le idee chiare e uniformità si fa poca strada			
27/01/2022	Ship Mag		<i>Redazione</i> 160
Ingresso MSC in Ita, Tarlazzi (Uiltrasporti) a ShipMag: 'Buona opportunità ma i punti da chiarire sono ancora molti'			
27/01/2022	Shipping Italy		162
Aponte e il piano su Ita Airways: "Trasferire merci velocemente e senza i container"			
27/01/2022	Stylo 24		164
Non solo il mare, Aponte vuole anche il cielo: «MSC con Ita migliorerà i viaggi delle persone»			
27/01/2022	TeleBorsa		165
ITA, Aponte (MSC): Pensiamo a sinergie per crociere e cargo			
27/01/2022	TeleBorsa		166
New York: in perdita Royal Caribbean Cruises			
27/01/2022	The Medi Telegraph		167
"Usiamo il tavolo del Mare per il regolamento sulle concessioni"			

27/01/2022 **The Medi Telegraph** 169
"Autotrasporto, vanno disciplinati i tempi di carico e scarico"

27/01/2022 **The World News** 170
Infrastrutture e mobilità sostenibili, risultati raggiunti e prospettive: la strategia del ministro Giovannini

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63979310
mail: servizioclienti@corriere.it

FINECO

«Noi perseguitati»
Le provocazioni no vax
nel Giorno della Memoria
di **Fabrizio Caccia, Rinaldo Frignani**
Valentina Santaripa a pagina 20



Il libro in edicola
A 50 anni dalla morte
rivivono le cronache
di **Dino Buzzati**
di **Lorenzo Viganò**
alle pagine 32 e 33

FINECO

La corsa al Colle Tramontata Belloni, l'ira di Letta e Di Maio su Salvini. Tra il premier e Berlusconi la telefonata del disgelo

Centrodestra, la carta Casellati

Prima scelta in alternativa a Nordio dopo lo scontro sui candidati. Poi si va su Casini o Draghi

LEGGI E BUROCRAZIA
Perché la scuola non deve essere luogo di controllo e omologazione

L'INUTILE DISTINGUO

di **Aldo Cazzullo**

Dagli umori di Montecitorio, e dalle interviste dei veterani — De Mita, Formica — che hanno avuto la fortuna o la condanna della longevità, emerge un tema: lo scontro tra politica e tecnocrazia. Un tema interessante, ma a volte mal posto.

La diffidenza dei parlamentari verso i «tecnici» non è immotivata. Molti tra loro hanno memoria del tempo in cui esistevano le sezioni di partito, le scuole di partito, i giornali di partito. Ma quel tempo è passato, e non tornerà. Oggi i partiti sono fatti da correnti e comunità mediatiche. Che vanno rispettate, ma non esauriscono il campo della politica.

Andare in Germania a presiedere la Banca centrale europea e dire no alla Bundesbank, difendendo la moneta unica — come ha fatto Mario Draghi —, significa fare politica. Reggere la Farnesina, dalle unità di crisi al governo delle ambasciate — come ha fatto Elisabetta Belloni —, significa fare politica. Politica intesa nel modo moderno — relazioni internazionali e gestione delle crisi — che è stato di Carlo Azeglio Ciampi, che portò l'Italia nell'euro, e di Mario Monti, che a suon di multe milionarie fece rispettare alla Microsoft di Bill Gates le regole dell'antitrust.

continua a pagina 26

di **Roberto Gressi**

Le trattative tra i partiti non hanno portato al risultato sperato e per la scelta del nuovo presidente della Repubblica è ancora tensione. Tramontata l'ipotesi Belloni il centrodestra oggi rilancia la carta della presidente del Senato Casellati, prima scelta in alternativa a Nordio. Se non dovesse raggiungere la maggioranza punterà su Casini o Draghi. L'ira di Letta e Di Maio su Salvini: «Così brucia tutti». Il premier chiama Berlusconi. E oggi si torna in Aula.

da pagina 2 a pagina 11
Buzzi, Cremonesi, Di Caro Meli, Guerzoni, Roncone



IN PRIMO PIANO

IL RETROSCENA
Gli sms della presidente
di **Francesco Verderami** a pagina 3

IL LEADER LEGHISTA
La sindrome di Matteo
di **Tommaso Labate** a pagina 7

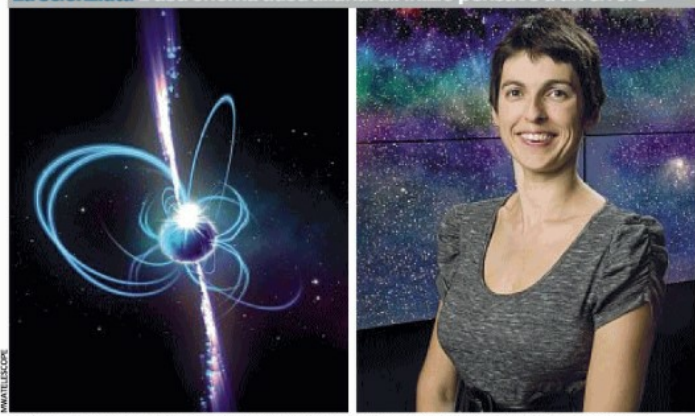
IL TOTOPRESIDENTE
L'attesa dei «quirinabili»
di **Marco Galluzzo** a pagina 8

di **Ernesto Galli della Loggia**

Invece di fare il suo mestiere, invece di fare di tutto per cercare di dotare gli studenti poveri del computer di cui sono privi, invece di fare in modo d'insegnare davvero a scrivere in italiano a centinaia di migliaia di giovani che continuano a uscire dalle sue aule incapaci di farlo, la scuola italiana insiste a sprecare energie e risorse nell'affastellare sempre nuove iniziative, nuove attività e nuovi progetti nefasti, con il solo risultato di snaturare la propria vocazione.

continua a pagina 26

La scienziata L'astronoma australiana: all'inizio pensavo a un errore



«Ho scoperto una stella. Niente è così luminoso»
di **Massimo Sideri**

Un gruppo di astronomi australiani ha scoperto a 4 mila anni luce dalla Terra una nuova stella che non assomiglia a nulla di finora conosciuto: ogni 18 minuti emette un intenso impulso radio. «È qualcosa di unico e sorprendente» dice la scienziata Natasha Hurley-Walker che guida il team di ricerca.

a pagina 22

La crisi Lavrov: elusi i problemi L'ultimatum Usa: se la Russia invade l'Ucraina stop al gasdotto

di **Francesco Battistini** e **Giuseppe Sarcina**

Crisi in Ucraina, il dialogo tra Russia e Stati Uniti si fa sempre più difficile. Il Cremlino pretende che Kiev non venga annessa alla Nato. Il ministro degli Esteri di Putin: «Elusi i veri problemi». E arriva l'avvertimento dalla Casa Bianca: pronti a fermare il gasdotto.

alle pagine 14 e 15

LE SANZIONI AMERICANE Banche di Mosca a rischio

di **Federico Fubini**

Tagliare fuori dal resto del mondo il sistema finanziario russo. Qualora l'esercito di Putin dovesse invadere l'Ucraina l'obiettivo principale della Casa Bianca è già definito. Pronta una «lista nera» di tutte le banche russe, per bloccare le transazioni economiche negli Stati Uniti o in dollari.

a pagina 14

È TEMPO DI INVESTIRE CON NOI

FINECO

Messaggio pubblicitario. Fogli informativi su Finecobank.com

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

La prova costume

Una ditta cerca receptionist per un prestigioso conglomerato di uffici a Napoli. Alla ragazza — perché deve avere meno di trent'anni, altrimenti può risparmiarsi lo sforzo di rispondere all'inserzione — si richiede di parlare un inglese fluente, ma anche di inoltrare una foto «a figura intera in costume da bagno o similare». E qui la faccenda si complica. Stanno forse cercando receptionist per una piscina? Parrebbe di no. Allora si tratta di un set cinematografico, di una sfilata di moda, di una festa in costume (da bagno)? Macché. E che cosa significa: «o similare»? Che una foto in sottoveste sarebbe altrettanto gradita, se non di più?

Il costume rischia di far passare in secondo piano lo stipendio: cinquecento euro al mese per 24 ore di lavoro alla settimana. Grossomodo, cinque euro all'ora. Riepilogando: se hai meno di trent'anni, parli bene l'inglese e superi la prova costume, valli cinque euro all'ora. Sono cinque in più rispetto a quelli guadagnati da una giovane schiava con buona padronanza del latino che avesse fatto la receptionist a Neapolis nel 22 avanti Cristo. Lei però aveva vitto e alloggio pagati. Adesso, invece. Considerato che un costume decente costa cinquanta euro, la fortunata prescelta potrà comprarsene uno al mese, e gliene resteranno pur sempre 450 per pagarsi l'affitto, le nuove super-bollette e, se proprio insiste, il pranzo e la cena, ma col rischio di non entrare più nel costume. Ditemi voi se non abbiamo fatto progressi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL MONDO VA AVANTI, NON RIMANERE INDIETRO.

FINECO

Messaggio pubblicitario. Fogli informativi su Finecobank.com





Biden torna ad ammonire lo zar Putin, intanto sia il sultano turco Erdogan sia l'imperatore cinese Xi entrano nella partita: è il wrestling dell'Ucraina



Venerdì 28 gennaio 2022 - Anno 14 - n° 27
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 1,00 - € 12 con il libro "Sono nel vento"
 Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

COVID Cartabellotta: "Ci siamo incartati"
 "Green pass, un loop per nulla scientifico"

Il presidente Gimbe sulla durata illimitata del certificato per chi ha fatto 3 dosi. Intanto Bojo dice addio al "piano B" (dopo Danimarca e Irlanda): basta restrizioni anti-Omicron. In Italia discussione cristallizzata. Altre bordate da "Lancet"

● CASELLI, CORLAZZOLI, D'ANGELO E IACCARINO A PAG. 8 - 9

Mannelli
 FU' SQUERFIAI DEI GRANDI ELETTORI

I GRANDI ELETTORICI
 IN SEDUTA PLENARIA PERMANENTE A PALAZZO MADAMA
 I GIORNALISTI DEL 'FETO PLAUO'

APPENA ARRESTATO Pm: "Legge da rifare"
 Stalker subito fuori: è l'effetto Cartabia

La norma entrata in vigore a ottobre non si può applicare perché non è stato modificato un articolo collegato del Codice penale: così all'arresto obbligatorio in flagranza di reato segue l'immediato ritorno in libertà

● MASCALI A PAG. 15

Ho visto cose...

» Marco Travaglio

Ho visto cose che voi umani... avete visto tutti, salvo i fortunati che non guardano la tv e i giornalisti.

Ho visto il presidente del Consiglio fare le consultazioni per scegliersi il presidente della Repubblica e minacciare, tramite indiscrezioni mai smentite alla stampa amica, di prendere cappello e andarsene se non fosse eletto lui o chi piace a lui.

Ho visto Salvini rientrare al Papeete (gli porta buono) e lanciare per aria tre candidate all'ora come fribee e scordarsi subito dopo mentre ne lancia altri (tra cui Cascese che lo dipingeva come un troglodita "fuori dalla legalità costituzionale"), confondendo il kingmaker con King Kong.

Ho visto il centrodestra candidare a capi dello Stato Berlusconi, Pera, Moratti e Nordio e poi smettere per non soffocare dal ridere, su consiglio del prof. Zangrillo.

Ho visto il terrore negli occhi dei forzisti alla sola idea che la forzista Casellati prenda voti, certamente non da loro.

Ho visto grandi elettori a forma di poltrona votare Mattarella per dire che va bene tutto tranne Draghi e grandi giornalisti a forma di lingua che lo spacciavano per fan di Draghi in incognito.

Ho visto Di Maio lanciare l'ultimo *sombbrero* sulla Belloni al grido di "lei è mia sorella", dopo aver fatto trapelare parentele strettissime con tutti i quirinabili su piazza (una sessantina) e senza spiegare come possa un'avellinese di 35 anni avere una sorella romana di 63, cosa mai vista prima se non nella famiglia Mubarak. E comunque Draghi è suo nipote.

Ho visto Letta e Renzi insieme (bella battuta già questa) inventare candidati inesistenti, Frattini e Casellati, per fingere di stopparli con la sola forza del pensiero.

Ho visto bocciare Frattini per l'unica cosa che non ha, le idee: "Non è atlantista", infatti da ministro degli Esteri disertava i vertici europei per starsene su un atollo delle Maldive, sull'oceano sbagliato. Dunque è indianista.

Ho visto due giovani vedove di SuperMario - il rag. Cerasa e Feltrijr - strillare e flagellarsi come prefiche per il "Draghicidio" e "l'omicidio politico alla baby gang" sol perché qualcuno minaccia di lasciare il premier a fare il premier, malgrado lo scarso rendimento fin qui dimostrato.

Ho visto il sessantaseienne Casini postare su Instagram una sua foto di diciannovenne già democristiano e rivendicare la sua "passione per la politica", come se questo potesse giovargli.

Ho visto le migliori firme del Paese manifestare sincero stupore per avere scoperto all'improvviso che quell'affabile compagno di Draghi, pur così empatico, non è amatissimo dai parlamentari, almeno da quelli italiani.

Non ho ancora visto il nuovo presidente della Repubblica, ma questo è un dettaglio.

SALVINI TORNA AL PAPEETE

ALTRO CHE KINGMAKER
 QUIRINALE, VOTO BLOCCATO DALLE SALVINATE: AGGIUNGE MASSOLO AI SOLITI CASSESE E FRATTINI. E NON ESCLUDE PIÙ LA RESA A DRAGHI. CHE CHIAMA B. E RICEVE TAJANI

● CAPORALE, DE CAROLIS, GIARELLI, MARRA, SALVINI E ZANCA DA PAG. 2 A 6

IL DERBY DIPLOMATICO CON BELLONI
 Massolo e l'accusa da destra sui rapporti col 'giro' Corallo

● CANNAVÀ A PAG. 6

» AMMIRATI, IL PODCAST

"Da Niky al prof: il mio viaggio nel mondo Fluid"

» Alessandro Ferrucci

Per l'attrice Anna Ammirati il viaggio-esigenza è iniziato quattro anni fa "quando gli interrogativi hanno iniziato a sommarsi alla consapevolezza di una lacuna da colmare".

A PAG. 17

IN EVIDENZA

- Padellaro Presidente flambé a pag. 5
- Esposito Il Csm dell'assurdo a pag. 11
- Truzzi Ultime sul Green farsa a pag. 11
- Falcetta Virus da algoritmo a pag. 11
- Delbecchi Monterossi in tv a pag. 20
- Luttazzi È l'Italia dei Casini a pag. 10

L'AFFAIRE DELLE MONO-USO

Plastica, minacce di multa dalla Ue

● DELLA SALA A PAG. 14

COCIANCICH SU ONORATO

L'ex senatore dem: "Viaggi Moby gratis, e che c'è di male?"

● PACELLI A PAG. 15

La cattiveria

Renzi: "Non possiamo perdere tempo". Ha un biglietto per l'Arabia Saudita non rimborsabile

WWW.SPINOZA.IT

SANREMO, 55 ANNI FA

"Tenco frivolo": le maldicenze dopo il suicidio

● DENTELLO A PAG. 18



Attese, conte, liturgie. Gli schermi paralleli della crisi inglese e dell'elezione del Quirinale, e il test di credibilità sull'arte della pazienza

Pense che vai attesa che trovi. Con chi stai tu? si chiedono i politici tra di loro, mentre fanno calcoli sulla sopravvivenza del governo, e sulla propria. Qui da noi fissiamo l'Atta parlamentare inebetiti, valutando piano a, b, c, stu-

di Paola Peduzzi
diando incastri tra Palazzo Chigi e il Quirinale, in fondo affascinati dalla liturgia dell'elezione del presidente e consapevoli del fatto che non tutto si può vedere e sapere, non è la trasparenza estremizzata il motore delle democrazie. Al di là della Mania lo spettacolo non è altrettanto ipotizzabile pur se drammatico, ma procede seguendo lo stesso schema di attese, di incontri, di patiti, di ombre.

Il premier, Boris Johnson, rischia il posto: non è la prima volta che gli succede, ma è la prima volta che la crisi

sembra fuori controllo, stretta com'è tra faide personali e procedure. La come qui, molti dicono: ma con quel che sta accadendo fuori dal palazzo, una guerra imminente nel cuore dell'Europa, la crisi energetica, l'inflazione, l'incertezza pandemica, com'è possibile che sia tutto sospeso, in attesa e di un attimo? Lo ha chiesto il leader del Labour, il capo dell'opposizione Keir Starmer, assieme alle dimissioni di Johnson, ma poi prevalso la solita domanda, "con chi stai tu?", e cacciare il premier non è nelle possibilità, fino alle urne almeno, della sinistra: dev'essere il partito di governo. Tory, a organizzare la congiura. Lo farà, non lo farà, soprattutto, ce la farà? Chissà, s'attende.

L'attesa più evidente è quella per l'inchiesta sul paraggio, lo scandalo delle tante feste a Downing Street in periodo di lockdown. Il premier si è scusato, ha cercato di

giustificare le bugie iniziali, ma ancora oggi i media sono pieni di indiscrezioni che sostengono che Johnson pensa di non aver fatto nulla di male. Quel che non si può distruggere con le inchieste o i numeri lo si distrugge usando il fattore umano: come vada, la credibilità del premier è finita. Le indiscrezioni continue sulle feste, sull'islamofobia del governo, persino sull'evacuazione di animali dall'Alghianistan autorizzata quando le persone, invece, da Kabul non riuscivano a scappare, sono il sintomo più evidente della credibilità declinante: non c'è controllo, ci sono soltanto rimedi annunciati di buoni archivi di email e screenshots pronti a colpire. La confusione, nessuna disciplina, indicazioni non rispettate: in questo senso l'attesa inglese assomiglia ancora una volta alla nostra.

Poi però ci sono le procedure: Sue Gray, che guida l'in-

chiesta, deve decidere quando rendere pubblico del suo report. Ci sono gli avvocati al lavoro e c'è anche la polizia, che è piombata su quest'indagine in modo goffo dopo aver detto che non c'era nulla da guardare e che ora insiste perché certi dettagli non ci sappiamo mai. Intanto il Comitato 1822, il potentissimo gruppo che tutto decide nel Partito conservatore, vita e morte dei propri leader, ha scoperto che i sostenitori di Johnson non sono pochi e che hanno appena evitato che fosse introdotta una norma che permette mozioni di sfiducia più ravvicinate. L'occasione è così, se non funziona bisognerà aspettare che, avvicinandosi troppo alla data elettorale, sarà il momento giusto? Nessuno lo sa, s'attende, ma il tempo che passa, la differenza che qui, non aiuta a chiarire idee, candidature e incastri: è dalla parte di Johnson.

O la va o la sfascia

Tutto tranne Draghi. Salvini cerca un nome per spaccare Pd e M5s

"Dove ci porta Matteo? Boh", dice il leghista Gian Marco Centinaio, che pure sarebbe un suo fedelissimo. Pure gli alleati alleano le mani. Ieri mattina, al vertice di centrodestra, Matteo Salvini si è presentato dicendo che "il nome in testa ce l'ho, ma non ve lo dico perché devo fare verifiche". E siccome già la sera prima li aveva mandati in bianco ("Dovevo sentirmi con Letta, ma non mi ha risposto: aggiorniamoci domani", Giorgio Meloni è stizzito). Ma allora che ci stiamo a fare? Per il Matteo Renzi, che pure finora se lo è coccolato, coi suoi sbotta: "È incomprendibile".

Negoziare o forzare?

Roma. Dove voglia andare, nessuno lo capisce. "Neppure noi, non gli stiamo più dietro e non sappiamo dove voglia portarcene", confessa Gian Marco Centinaio, che pure sarebbe un suo fedelissimo. Pure gli alleati alleano le mani. Ieri mattina, al vertice di centrodestra, Matteo Salvini si è presentato dicendo che "il nome in testa ce l'ho, ma non ve lo dico perché devo fare verifiche". E siccome già la sera prima li aveva mandati in bianco ("Dovevo sentirmi con Letta, ma non mi ha risposto: aggiorniamoci domani", Giorgio Meloni è stizzito). Ma allora che ci stiamo a fare? Per il Matteo Renzi, che pure finora se lo è coccolato, coi suoi sbotta: "È incomprendibile".

Pd e M5s già lontani

I grillini votano Mattarella, la Taverna urla al tradimento. Il Pd osserva l'alleanza liquefatta

Roma. "In questo momento esatto Draghi prenderebbe solo due voti dal Pd: uno da Nicola Zingaretti e l'altro da Enrico Letta. Stop". Il deputato di area Dem se la ride, ma il bersaglio rende bene. È l'inizio della quarta votazione, quella che scatenò la corsa del sacco fra Luigi Di Maio e Giuseppe Conte per i testatori i 166 voti di Mattarella. I rossognoli dovrebbero votare scheda bianca. Ma l'indicazione la rispetta solo il Pd con tanto di organizzazione militare. I deputati vedette PIANO, De Luca, Lorenzini e Morassut hanno ordine di "cronometrare" i secondi trascorsi nei lunghi dai Grandi elettori dem. Se passano più di 10 secondi qualcuno ha scritto Mattarella.

"Pronto, sono Mario"

Il premier apre un canale con Berlusconi. Tajani a Chigi. La Lega del nord ancora ci spera

Roma. È la telefonata "di salute", quella tra Mario Draghi e Silvio Berlusconi, ma è anche la chiamata del "finalmente", la conversazione che (ancora) non risolve ma che sicuramente sciolge gli animi. E non solo, perché dopo poche ore dai quel "ciao, come stai?", Antonio Tajani, come anticipato dal Foglio, veniva ricevuto a Palazzo Chigi, ma perché un equivoco si ripartiva. E infatti, il "Pronto, sono Mario", non veniva definito "cordiale", ma di più: era "affettuoso". Era insomma la telefonata tra vecchi amici, quella tra uomini di gamito che commentano gli inciampi del tempo.

EDITORIALE | EUROPA E STORIA

Il Giorno della memoria pone di fronte a un bivio tutti, non solo gli ebrei

A PAGINA TRE

Save the date. Il Foglio Arte uscirà con il Foglio di Lunedì 31 gennaio.

PERCHÉ SALVINI VINCE SOLO CON DRAGHI

Tentazioni pericolose, mosse avventate, nostalgie gialloverdi. Salvini ha creato le condizioni giuste per perdere con ogni risultato. Come salvare un leader zero titoli, ostaggio delle sue contraddizioni

Il capolavoro tattico di Matteo Salvini, se così si può dire, è quello di essere arrivato all'appuntamento forse più importante della sua carriera politica: la sua prima volta cioè da kingmaker nell'elezione di un capo dello stato, un capo dello stato che salvo sorprese attraverserà tre legislature - nella condizione in cui si bene che, quale che sia l'esito della quinta e forse decisiva votazione, ci potrà essere un solo risultato capace di consegnare una vittoria piena all'attuale fedelatore del centrodestra: il sì a Mario Draghi. Le trattative intavolate negli ultimi giorni dal leader della Lega, trattative che ieri prima hanno puntato a sabotare la candidatura di Pier Ferdinando Casini e che poi hanno puntato a cercare disperatamente una candidatura tecnica diversa da quella di Draghi, hanno mostrato con la severità di uno stress test una dinamica ormai strutturale della leadership salviniana: l'incapacità, da parte di Salvini, di trovare un modo per non essere costantemente vittima delle sue stesse contraddizioni. Per Salvini, la contraddizione numero uno è quella di voler trasformare in competizione quinquennale in un'occasione non per dare un seguito alla svolta impressa alla Lega partecipando al governo Draghi, cosa che sarebbe avvenuta intendendosi da subito la candidatura dell'attuale premier come da giorni chiedono i governatori della Lega, ma in un'occasione utile per provare a emanciparsi dalla parzialità europeista e riformista aperta poco meno di un anno fa con la fiducia all'ex governatore della Bce. È una contraddizione non da poco che ha permesso a Salvini di trasformare quella che sarebbe stata una mossa vincente, intendersi Draghi piuttosto che subirlo, in una mossa che improvvisamente rischia di apparire come perdente: arrivare magari in Draghi solo per disperazione. Salvini, oggi, rischia di perdere qualsiasi cosa succederà sul Quirinale. È il leader della Lega deve essere sempre accordato con chiarezza ieri pomeriggio quando ha iniziato a sfoderare per l'ultima volta i petali della sua rosa (petali sistematicamente bruciati, con minuziosa attenzione, da Giorgio Meloni, che nel centrodestra, insieme con Giovanni Toti e Luca Zaia, ha lavorato a lungo per tentare di tenere in piedi la

candidatezza del premier). E di fronte ai petali Salvini non può non aver notato il numero di problemi da lui stesso creato. Problema numero uno: come può permettere Salvini di eleggere come capo dello stato un parlamentare del Pd, come Pier Ferdinando Casini, dopo aver passato mesi a dire che il centrodestra era la carta giusta per la scelta di un presidente della Repubblica senza tessera del Pd? Ovviamente no. Problema numero due: come può permettersi Salvini di eleggere come capo dello stato un uomo delle istituzioni come Giuliano Amato (Quando Berlusconi ipotizza Giuliano Amato presidente a Salvini, hanno mostrato con la severità di uno stress test una dinamica ormai strutturale della leadership salviniana: l'incapacità, da parte di Salvini, di trovare un modo per non essere costantemente vittima delle sue stesse contraddizioni. Per Salvini, la contraddizione numero uno è quella di voler trasformare in competizione quinquennale in un'occasione non per dare un seguito alla svolta impressa alla Lega partecipando al governo Draghi, cosa che sarebbe avvenuta intendendosi da subito la candidatura dell'attuale premier come da giorni chiedono i governatori della Lega, ma in un'occasione utile per provare a emanciparsi dalla parzialità europeista e riformista aperta poco meno di un anno fa con la fiducia all'ex governatore della Bce. È una contraddizione non da poco che ha permesso a Salvini di trasformare quella che sarebbe stata una mossa vincente, intendersi Draghi piuttosto che subirlo, in una mossa che improvvisamente rischia di apparire come perdente: arrivare magari in Draghi solo per disperazione. Salvini, oggi, rischia di perdere qualsiasi cosa succederà sul Quirinale. È il leader della Lega deve essere sempre accordato con chiarezza ieri pomeriggio quando ha iniziato a sfoderare per l'ultima volta i petali della sua rosa (petali sistematicamente bruciati, con minuziosa attenzione, da Giorgio Meloni, che nel centrodestra, insieme con Giovanni Toti e Luca Zaia, ha lavorato a lungo per tentare di tenere in piedi la



No alla capitolazione!

Con la fragia dei più duri che vuol far cadere il governo ucraino in caso di accordo con Mosca

Kiev, dal nostro inviato. Incontriamo il leader del movimento "No alla capitolazione" in un vecchio palazzo elegante di Kiev. È un palazzo che è da quasi vent'anni il cuore delle proteste in Ucraina - è nelle sue stanze del consiglio comunale che mostra ancora i segni delle esplosioni del 2015, oggi coperti da una grandissima bandiera blu e gialla, i colori dell'Ucraina. La città otto anni fa è finita al centro degli scontri tra i separatisti filorusi sostenuti da Mosca e l'esercito di Kiev, ma oggi Mariupol è Ucraina, si sente Ucraina: poco importa se i suoi cittadini parlano russo. In questi anni hanno guardato a est, verso Donetsk e Lugansk, le due autoproclamate repubbliche popolari e hanno visto una prospettiva molto meno attraente rispetto all'ovest. A Mariupol non amano molto il governo di Kiev, ma amano ancora meno quello di Mosca. La città è nel Donbass, si trova a dieci chilometri dalla linea del fronte in cui i separatisti filorusi e i russi si scontrano e scatenano, la guerra la sera vicina e nel 2014 l'ha vista arrivare. Per questo sarebbe la prima a sentire l'invasione, a subirne le conseguenze, ma è sua autorità dicono che non succederà, e il sindaco della città, Vadym Boychenko, ha detto ai Financial Times che la guerra "si sta scatenando in tv e sui social", ma lui non crede che ci sia un rischio imminente. È quel che credono anche le altre autorità ucraine, a cominciare dal presidente Volodymyr Zelensky che non fa che ripetere di stare calmi. I suoi inviti alla tranquillità, le sue smacciate del non succedere annunci su un'invasione che arrivano dagli Stati Uniti hanno anche fatto invenerire la Casa Bianca.

Neil e il privilegio molto liberista di dire no a Spotify

Potevate avere Rogan o Young, non tutte due", aveva invitato il rock a quelli di Spotify. Rei di

Andrea's Version

Ce l'avete con la Casellati, Capisco. Con una starista che ha dimostrato nei fatti come Golda Mer ha abbina fatto un baffo e la signora Thatcher due. Ma voi ce l'avete con la Casellati perché disse che Ruby è la nipote di Casellati, con quegli i ferme. Vi sbagliate, ma ne avete il diritto. Concediamo dunque per gioco che non fosse la nipote. Però siate leali, ragionate. Un capo di stato gratificato dalla Legion d'Onore francese, dall'Ordine della Giarrettiera inglese, dal Cavaliere d'onore tedesco, da quello italiano, spagnolo, messicano, danese, svedese e di altri 17 stati, poi per di più egiziano e significativa ripresa in mano della politica da parte dei partiti senza maggioranza spendibile in queste Camere, verso le prossime politiche, con una formula di garanzia che non è una "trovata" e non prevede veti. Il resto è goliardiascia.

L'unico modo per uscire dallo stallo alla messicana è Draghi

Paradosso è credere che uno possa subire un veto e poi restarsene lì, impallinato, a Palazzo Chigi

Che se ne rendano conto o no, alcuni capi elettorali in Parlamento stanno incorrendo nel paradosso dei paradossi. Questo. Finché reggeva la strana pretesa di politica a nome del centrodestra, avanzando l'argomento della "prima volta da anni" e di una "maggioranza relativa con onori e oneri di candidatura", vabbè. Sono argomenti fallaci e prepotenti, forieri di quello che Minuz ha chiamato con formula perfetta lo "stallo alla messicana", ma a loro modo lineari. Dal momento in cui si passa, come è avvenuto, al metodo della scelta paritaria, di conclave come si è detto, di un nome super partes, cioè che emerge un potenziale voto all'elezione di Draghi, da nessuno (e non è caso) rivendicato per tale. Qui l'argomento fallace è sempre stato che Draghi deve continuare a guidare l'esecutivo, è troppo importante per fare il capo dello stato. Bah. Paradosso dei paradossi, appunto, è credere che uno possa subire un veto, essendo il campione della maggioranza di unità che sceglie il successore di Mattarella, e poi re-

starensi lì, a Palazzo Chigi, impallinato senza alcuna plausibile ragione politica. Casini è un bravo tipo a trasversalismo e quarant'anni di mestiere non bastano: bisogna aver dato qualcosa di molto serio alla politica e mostrare al di là del trasversalismo parlamentare una visione. Dug cioè che Draghi ha acquistato, Casini no. Casese, Amato e Belloni hanno dato qualcosa di serio alla cultura e alle istituzioni, nel terzo caso anche all'alta amministrazione pubblica, ma come candidati oggi sono espressione di un voto felpato, draghi-compatible entro limiti molto stretti, ma pur sempre di un veto. Come si vede chiaramente, siamo ancora a giochi e giochini, legittimi, prodotto di insofferenze del non detto, perfino comprensibili, rispettabili opzioni alternative, come sempre quando si tratta di scelte difficili, ma pur sempre a sfondo ludico-politico, e più ludico che politico. Rientrano dunque, i nomi circolanti, nel "gioco della surrogata", chiunque, anche un tipo ideale che si avvicina al modello Draghi, epperò non Draghi. Un veto dissimulato, non benissimo.





il Giornale



VENERDI 28 GENNAIO 2022

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 23 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
058 7324071 | Email: inf.ott@ilgiornale.it

CAOS MAI VISTO

FRITTATA QUIRINALE

Partiti incartati, nomi divisivi: Frattini spacca la maggioranza, Casese i giallorossi, Casini i moderati e Draghi il governo. Intanto l'Aula «invoca» il Mattarella bis

MA IL CENTRODESTRA UNITO PROVA IL NOME DELLA CASELLATI

di Massimiliano Scafi e Adalberto Signore

■ Anche il quarto scrutinio va a vuoto. Trattative sempre più complicate alla ricerca del nome «giusto» per il Quirinale. Da Frattini a Casini, da Casese al Mattarella-bis ogni soluzione finisce per essere «divisiva» per le coalizioni o la maggioranza.

Boezi, Cingini, Cesaretti, Di Sanzo, Greco, Malpica e Napolitano
da pagina 2 a pagina 9

PASTORELLI E VECCHIE VOLPI

di Augusto Minzolini

Agnelli, vecchie volpi e pastorelli inesperti. Questa edizione dei giochi quirinali andrebbe raccontata così. Gli agnelli sono quel 70% di parlamentari alla prima esperienza che spesso si trovano a dover seguire indicazioni insensate. Immaginare che Elisabetta Belloni - grande servitrice dello Stato, con tanti anni nella burocrazia ad alto livello, persona stimabilissima - possa passare al di là dei tanti meriti direttamente dal ruolo di capo dei servizi segreti alla presidenza della Repubblica in un grande democrazia occidentale, vuol dire che si è completamente a digiuno di un minimo di sensibilità istituzionale. L'unico precedente che si ricordi di primo acchito è in un Paese molto particolare sul piano della democrazia: la Russia in cui Vladimir Putin diventò presidente passando per il Kgb. Ma almeno lui è stato legittimato da un'elezione diretta: differenza non da poco.

Ecco perché si ha l'idea che le vecchie volpi indichino dei candidati ben sapendo che alla fine saranno bocciati. E che dei pastorelli sbadati seguano le loro tracce perché hanno smarrito la strada. Per cui le vecchie volpi sfogliano la rosa, petalo dopo petalo, per arrivare al nome che è nei loro piani. E i pastorelli vanno loro dietro pensando che quei candidati siano veri e non specchiati per le alodole.

Il problema è che per scoprire le vecchie volpi devi disboscare il bosco dell'ipocrisia. Solo a quel punto si rivelano i loro giochi e la loro strategia. La vecchia volpe Enrico Letta, ad esempio, punta a Mario Draghi per andare alle elezioni. In questo giocando a distanza con una giovane volpe come Giorgia Meloni, che per avere le urne farebbe anche un patto con il diavolo, manderebbe sul Colle chiunque, pure Belzebù. I pastorelli sono Giuseppe Conte e

Matteo Salvini, che non si accorgono come gli altri due seguano tattiche speculative.

Ecco perché sull'ipotesi di un nuovo governo che dovrebbe sostituire l'attuale non si fa un passo avanti. È impossibile: se è già difficile trovare un nome, un solo nome, per il Quirinale, immaginare quanto possa essere complesso individuare un nuovo premier, un'intera squadra di ministri e sottosegretari e, magari, anche un programma aggiornato su energia e inflazione. Il tutto senza l'autorevolezza di Draghi. Non prendiamoci in giro: il *Financial Times* e l'*Economist* lo hanno capito, i nostri giornali no.

Anche pastorelli inesperti questo gioco non lo vedono, non si rendono conto che in una finale di coppa del mondo come l'elezione del presidente della Repubblica, vista la posta in gioco, sono ammessi anche trucchetti e trabocchetti. Maradona segnò all'Inghilterra a Città del Messico con una mano: non fu espulso ma fu soprannominato la Mano de Dios. Ecco, Conte e Salvini debbono rendersi conto che la realtà non è sul palcoscenico, ma dietro le quinte della corsa al Quirinale. Che le vecchie volpi arrivano a farli apparire normale eleggere il capo dei servizi segreti al Quirinale, eppoi storcono la bocca su un personaggio come Franco Frattini, additandolo come amico di Putin e rimuovendo dalla memoria che l'ex ministro degli Esteri fu proposto da due governi (Berlusconi e Monti) come segretario della Nato. Ma i pastorelli debbono, soprattutto, essere consapevoli che in questa partita non contano gli schieramenti, né le simpatie, ma solo il risultato finale, cioè che Draghi resti al suo posto e il governo vada avanti fino alla fine della legislatura. Altrimenti rischiano di far apparire come fenomeni dei mediocri calciatori di serie C. Che magari farebbero meglio ad ascoltare i consigli di qualche Maradona nella nostra politica.

STRANE CONVERGENZE

Perché Casini può piacere ai sovranisti

di Marco Gervasoni

a pagina 4

IL RETROSCENA

SuperMario «centralinista» e l'idea di Zaia

di Yoda

a pagina 9

ASSENZA CHE PESA

Quanto manca la regia di Berlusconi

di Fabrizio de Feo

a pagina 8

LA SOLUZIONE AL REBUS

Se il pareggio è il risultato da inseguire

di Giacomo Susca

a pagina 3

MASSIMO ORGANO GIUDIZIARIO USA

Biden vuole scaricare Kamala «Una donna nera alla Corte»

Valeria Robecco

a pagina 14



AI VERTICI Joe Biden e Kamala Harris in crisi di consensi

STIME ECONOMICHE MIGLIORI

Il Pil è cresciuto troppo Ora i fondi del Pnrr rischiano la sforbiciata

Gian Maria De Francesco

■ La buona novella, però, rischia paradossalmente di trasformarsi in una penalizzazione proprio in tema di trasferimenti da parte dell'Europa. L'Italia potrebbe vedere tagliata una parte dei 191,5 miliardi previsti da Next Generation Eu a causa del buon andamento dell'economia, che ha messo a segno un rimbalzo superiore alle previsioni.

a pagina 11

COVID E OSTETRICIA

Allarme parti: una mamma su 2 senza vaccino

Francesca Angeli

a pagina 12

UNA NUOVA APP

«Pensami»: così l'Inps ci fa sognare la pensione

di Massimiliano Parente

«È online PensAMI», lo sapevate? Non è un nuovo libro di Massimo Gramellini, né un nuovo film di Walter Veltroni, né una serie per casalinghe disperate, né una nuova app per incontri amorosi, ma, leggo sul meraviglioso sito dell'INPS, «il nuovo simulatore ideato per affiancare e accompagnare gli utenti a comprendere il proprio futuro pensionistico». Proprio (...)

segue a pagina 11

LADRI A CACCIA DI UN ANELLO IN UNA DISCARICA DI MILANO

«Buongiorno, ha trovato il mio dito?»

di Antonio Ruzzo

Sembra un film, di quelli «pulp» tanto cari a Quentin Tarantino, dove scorre il sangue a ritmo di rock e dove si rincorrono macabro e verosimile. Ma la realtà a volte è meglio di una sceneggiatura ed è ciò che è capitato ieri a Milano. Un signore, dopo aver rovistato per un po' tra le foglie vicino al muro di cinta della Ricicleria, il punto di raccolta della differenziata, si fa coraggio e chiede a due addetti della municipale: «Scusate, non è che avete trovato un dito con un anello?».

a pagina 16

IL CASO IN SERIE B

Quegli insulti vigliacchi alla madre del calciatore

di Riccardo Signori

a pagina 26

VIVNC
PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI.

CON VITAMINA C PER IL SISTEMA IMMUNITARIO

Atta prima avvisaglia dell'influenza, puoi prevenire VIVNC, che agisce rapidamente contro il raffreddore e prima sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

È un integratore alimentare a base di Vitamina C. Autenticità dal 1911/2022.

IL GIORNO

VENERDÌ 28 gennaio 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

OGGI

Sandro Neri



C'è un mondo sommerso nello sport giovanile. Rimasto nell'ombra a lungo, protetto

dall'omertà o insabbiato dalle istituzioni. Sta venendo a galla grazie alle denunce e alle segnalazioni dei nostri lettori. Dalle molestie ai falsi procuratori sportivi ce ne è abbastanza per esigere un intervento deciso delle federazioni. Troppi i ragazzi

ostaggio degli interessi economici e della spregiudicatezza degli adulti. Di chi è la colpa? Abbiamo postato la domanda sulle pagine social del «Giorno». A pagina 2 le risposte.

Segui il dibattito a pag. 2

ristora
INSTANT DRINKS

Fate presto, il Paese ha altri problemi

Anche ieri una votazione inutile e una girandola di nomi, di veti e di smentite. Riunioni nella notte per superare l'impasse. Serve un presidente super partes, ma c'è chi pensa più alla campagna elettorale che al futuro (e al presente) dell'Italia

Servizi
da p. 3 a p. 7

Qualcosa non va

La triste giostra dei king maker e dei sabotatori

Raffaele Marmo

Non sono i tempi lo scandalo della grande partita per il Quirinale alla quale assistiamo in questa settimana e in queste ore con crescente disappunto, per usare un eufemismo: in fondo si tratta di quattro giorni che, per scegliere il Capo dello Stato, possono essere anche pochi.

No, il senso di sconforto, e di conseguente disaffezione, verso lo spettacolo di mille e passa grandi elettori sull'orlo di una crisi di nervi, deriva, invece, dall'osservare attoniti il piccolo cabotaggio di leader politici che, salvo qualche lodevole eccezione, appaiono interessati esclusivamente a conquistare il titolo di king maker o a consumare vendette dentro e fuori il proprio partito.

Continua a pagina 2

IL CAMPIONE DI F1 DÀ AL QUINTO FIGLIO IL NOME DELL'IDOLO FERRARISTA COSÌ JACQUES AFFRONTA E SUPERA IL COMPLESSO DEL PADRE-MITO



Il figlio di Jacques Villeneuve è stato chiamato come il pilota canadese morto in pista 40 anni fa

**MI CHIAMO
GILLES
VILLENEUVE**

Turrini a pagina 15

DALLE CITTÀ

Sondrio, il caso Mingarelli

Corpo trascinato ma per il pm è una caduta «Non archiviate»

Pusterla in Lombardia

Pavia, uccise l'amico

Finto incidente per l'eredità Quindici anni

Pisanu in Lombardia

Milano, via De Amicis

Bollette e affitti cari Ora il teatro Trebbio rischia di chiudere

Vazzana nelle Cronache



La storia di Aladin che in Bosnia perse una gamba
«Mustafa, siamo speciali Una foto ci ha salvati»

Bartolomei a pagina 13



L'attrice è pronta per Sanremo
«Al Festival porto svago» La Muti: non fucilatemi

Servizio a pagina 25

casa d'aste
InternationalArtSale

VALUTIAMO
BENI GRATUITAMENTE
DA INSERIRE NELLE PROSSIME ASTE

www.internationalartsale.it | info@internationalartsale.it
Tel. 02 40042385





Domani su Alias

OLIMPIADI DI PECHINO Giochi invernali e di potere nella XXIV edizione che si apre il 4 febbraio. In attesa delle performances della valanga rosa



Culture

INTERVISTA Porter Anderson indaga lo stato di salute dell'editoria alla luce delle sue mutazioni
Maria Teresa Carbone pagina 10



Visioni

INTERVISTA Lucia Calamaro, la mia scrittura per il teatro con ironia reinterpretata il mondo
Cristina Piccino pagina 12

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE e EURO 2,00

VENERDI 28 GENNAIO 2022 - ANNO LII - N° 23

www.ilmanifesto.it

euro 1,50



IL PRESIDENTE MATTARELLA NEL GIORNO DELLA MEMORIA

«Nazismo ideologia delirante»

■ Doveroso ricordare «i milioni di morti, i lutti e le sofferenze di tante vittime innocenti, tra cui molti italiani», ricorda Sergio Mattarella. Ma per il presidente della Repubblica l'importanza della Giornata della Memoria, celebrata ieri in tutto il mondo, sta anche nella capaci-

tà «di prevenire e combattere, oggi e nel futuro, ogni forma di razzismo, antisemitismo, discriminazione e intolleranza». A partire dalla scuola, sottolinea il presidente, «perché la conoscenza, l'informazione e l'educazione rivestono un ruolo fondamentale nel promuovere

una società giusta e solidale». Le cronaca di questi giorni, con il dodicenne ebreo aggredito in Toscana, confermano che non bisogna abbassare la guardia. Anche perché i segnali che arrivano dall'Europa raccontano tutt'altro: «L'antisemitismo non è scomparso. Avvelena an-

cora le nostre società» avverte infatti la presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen denunciando come, ancora oggi, «il 70 per cento degli ebrei europei non si sente al sicuro quando indossa una kippah o una stella di David».

LANCIARI A PAGINA 4

internazionale



Crisi Ucraina

Sulla Nato a Est scontro aperto tra Usa e Russia

Il ministro Lavrov: «Il documento americano minimale». Gli Usa: «Le porte Nato aperte». Ora il Donbass chiede armi a Mosca. Oggi Macron chiama Putin, che andrà da Erdogan

L. DE BIASE, S. CANETTA, G. RUSSO SPINA PAGINA 9

Turchia

Con il «vilipendio» è sempre più vietato criticare Erdogan

L'arresto del giornalista Sedif Kabas per un proverbio in diretta tv è solo l'ultimo caso di applicazione del famigerato articolo 299 del codice penale. 160mila denunce in 7 anni

MURAT CINAR PAGINA 8

Francia

La sinistra spaccata alla prova Primaria popolare

467mila gli iscritti per scegliere il candidato all'Eliseo. Indette online su iniziativa di due cittadini, vedono una corsa a sette, ma in tre (Jadot, Mélenchon e Hidalgo) le rifiutano

ANNA MARIA MERIO PAGINA 7

Alla quarta votazione il centrodestra si astiene, va in minoranza e dalle urne sale la richiesta del Mattarella bis. Salvini non sa più che pesci pigliare, ripropone Frattini, già bocciato dal Pd, e lancia Massolo. Tajani va a colloquio da Draghi mentre si continuano a bruciare candidati **pagine 2,3**



Torcicolle

Lele Corvi



Rapporto Oil

L'inflazione cresce più dei salari, colpiti i più poveri

VINCENZO COMITO

È plausibile che tra i temi della mobilitazione sindacale nei paesi occidentali ci sarà il recupero dei salari per la forte inflazione. Nel 2021 l'aumento dei prezzi al consumo è del 7,0% negli Usa, del 5,0% nella Ue, del 4,2% nel nostro paese. — segue a pagina 15 —

all'interno

Covid Calano le prime dosi: oltre 7 milioni senza vaccino

ADRIANA POLLICE PAGINA 5

Ex Opg La Consulta: le Rems vanno riformate subito

ELEONORA MARTINI PAGINA 5

Ita Contro Altavilla 150 ricorsi e una possibile azione penale

MASSIMO FRANCHI PAGINA 6

Democrazie

Destra, sinistra e il neoliberalismo dei valori

LAURA PENNACCHI

Attraverso le difficoltà aspre e crescenti che incontrano le democrazie torna a riproporsi con grande forza, a dispetto di tutti i vagheggiamenti di neocentrismo, la discriminante destra/sinistra. Le difficoltà, infatti, non sono solo di tipo materiale. — segue a pagina 15 —

MIGRANTI/MEDITERRANEO Barcone affonda, 6 morti e 30 dispersi



■ Al largo delle coste tunisine il naufragio di un barcone partito dalla Libia: 34 persone soccorse dalla marina di Tunisi, sei cadaveri recuperati e 30 dispersi. La metà sono egiziani. Continua l'odissea della Geo Barents: da otto giorni attende un porto, 439 i naufraghi a bordo. **MERLI A PAGINA 4**

20128
9 771025 215100
Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Impa/CRM/23/2103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO N° 27 ITALIA
SPEDIRE IN ADEMPIMENTO POSTALE 456 - ART. 2, COM. 106/L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 28 Gennaio 2022

Commenta le notizie su ilmattino.it

A GERA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL DOPPIO" €1,80/L3

Il racconto

«Mio nonno, parente di Ascarelli morto a Birkenau»

Gigi Di Fiore a pag. 17



Il thriller

La Merkel in giallo: ora l'ex cancelliere è la nuova Miss Marple

Santa Di Salvo a pag. 19



Dibattiti & Idee

Dal colera a oggi

LA SCIENZA I VACCINI E L'OSTACOLO DEI SOCIAL

Maurizio Bifulco Edoardo Boncinelli

Il dibattito pubblico sui vaccini anti Covid-19, con tutte le argomentazioni che l'accompagnano, è in particolare la sua obbligatorietà, è più acceso che mai. C'è un aspetto, però, a nostro avviso, centrale in tale dibattito: l'importanza che rivestono i social media nel percorso di ricerca di informazioni relative alle vaccinazioni. E certo, infatti, che i mezzi di comunicazione tramite web rappresentano oggi una fonte di influenza.

Continua a pag. 43

Lo scenario

LA CRISI UCRAINA E IL RUOLO DELLA UE

Paolo Balduzzi

Ai confini dell'Europa, tra Russia e Ucraina, si sta consumando l'ennesima crisi politica internazionale che vede l'Europa alla finestra. Spesso si celebra proprio l'Unione europea perché avrebbe garantito la pace nel continente per oltre 75 anni. Ma questa è solo una mezza verità, e quindi una bugia. E quello dell'Ucraina non è nemmeno il caso più eclatante. Negli anni '90 del secolo scorso, per esempio, molti dei paesi dell'est europeo si sono dissolti.

Continua a pag. 43

Colle, mossa Casellati

► Dopo il vertice il centrodestra oggi potrebbe votare la presidente del Senato Ma si tratta ancora su Draghi, Casini resta in campo. Poi si torna da Mattarella

Volata finale per l'elezione del Capo dello Stato. Dopo il vertice notturno il centrodestra oggi potrebbe votare la presidente del Senato Casellati. Ma il segretario dem Letta avverte: se passa un presidente di parte, elezioni. Intanto non si interrompe la trattativa per portare Draghi al Quirinale, mentre non tramonta la possibile candidatura di Casini. Se salta l'accordo si torna da Mattarella. Ieri i voti al presidente della Repubblica in carica espressi dai cinque stelle suonano come un messaggio a Conte: anche i filo-Di Maio pronti a smarcarsi.

Conti, Di Giacomo, Maifetano, Pucci e servizi a pag. 2 a 5

Il Quirinale minuto per minuto

Il valzer impazzito dei nomi tra social, chat e dirette tv

Antonio Menna a pag. 6



Il retroscena

Enrico Letta e l'asse che si sposta da Conte a Renzi

Enrico Letta ormai è arcistrutto dei contorcimenti di Matteo Salvini che non ha «visto, né sentito». La posizione del segretario democristiano: «Basta provocazioni e improvvisazioni». Tiene l'asse con Renzi, i dubbi su Conte: «Speriamo che controlli i suoi elettori».

Gentili a pag. 5

Il vocabolario dei partiti

«Autorevole e superpartes» le parole per non dire nulla

Servizio a pag. 7



Manca l'ultimo ok: la scultura tornata in deposito dopo l'inaugurazione



Diego, un cavillo blocca la statua

Valerio Esca in Cronaca

Studenti positivi ritorno a scuola senza certificato

► Per rientrare basta il test negativo. Elementari: con due contagiati chi ha il vaccino non va in Dsd

Mauro Evangelisti

Via ad una serie di modifiche delle misure per contenere i contagi da Covid. I provvedimenti però arriveranno soltanto con un decreto o Dpcm la prossima settimana. Una delle novità contenute nel provvedimento potrebbe anche riguardare il ritorno in classe di guariti e vaccinati con solo il tampone (senza la necessità del certificato del medico, come avviene adesso).

A pag. 14

Via libera dall'Emva Ok a pillola anticovid «Farà diminuire ricoveri e vittime»

Ok dall'Emva per la commercializzazione del Paxlovid, il primo farmaco anti-Covid che si assume per via orale e servirà a far diminuire ricoveri e morti. Ma non è alternativo al vaccino.

Servizio a pag. 14

Gli allevamenti presentati all'Anton Dohrn

Se anche dalle cozze può nascere una perla

Pasquale Guardascione

Brutte ma buone: delle cozze, finora, si è parlato così. Adesso però bisognerà trovare altri aggettivi per i mitili più amati dai napoletani. Perché, oltre a finire nel piatto, hanno un altro scopo nella loro breve vita: produrre perle. Proprio come le cugine più sofisticate (ma ugualmente brutte) ostriche. Lo ha dimostrato, con la tesi del suo dottorato di ricerca, Sara Fioretti, giovane ischitana che per questa scoperta ha ricevuto a Trieste il premio Bernardo Nobili «Brevet-

ti per immaginare il futuro». Come è avvenuto il «miracolo» che ha portato i mitili finora noti in cucina a diventare prolifici generatori dei simboli della bellezza più pura? La premessa da cui è partita Fioretti - che ha svolto la sua tesi all'Ischia Marine Center della Stazione zoologica Dohrn di Napoli, in collaborazione con l'università Federico II e con la supervisione del dottor Francesco Paolo Patti - è che la maggior parte dei molluschi è in grado di produrre perle come meccanismo di difesa per «inertizzare» i corpi estranei che non riescono a essere espulsi.

Continua a pag. 42

SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?

PikDent
SCOVOLINI INTERDENTALI
E RAGGIUNGI IL 100% DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE!

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI PIÙ EFFICACI DEL FILO INTERDENTALE

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

TROVA LA TUA MISURAI
Prova subito la confezione da 7 misure assortite a soli **3,90€**





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 144 - N° 37
ITALIA
Sped. in A.P. DL 353/2003 con L. 4/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZION

IL GIORNALE DE

Commenta le notizie su MESSAGGERO.IT

Venerdì 28 Gennaio 2022 • S. Tommaso d'Aquino

31 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dati amministrativi Ieri: **522.899**

Dati amministrativi in totale: **125.853.189***

Rapporto dati quotidiane

Rispetto al giorno precedente:	-2,01%
Rispetto alla settimana precedente:	-14,06%

Verso Sanremo
La classifica social dei 25 cantanti in gara: al primo posto Emma poi Elisa e terzo Morandi
Ravarino a pag. 24



Dalla musica alla regia
Fabrizio Moro e il suo film su un pugile di Roma
«Mi assomiglia: la strada e la voglia di riscatto»
Marzi a pag. 23



Rapporti di forza
Il ruolo dell'Europa nella crisi dell'energia

Paolo Balduzzi

Ai confini dell'Europa, tra Russia e Ucraina, si sta consumando l'ennesima crisi politica internazionale che vede l'Europa alla finestra. Spesso si celebra proprio l'Unione europea perché avrebbe garantito la pace nel continente per oltre 75 anni. Ma questa è solo una mezza verità, e quindi una bugia. E quello dell'Ucraina non è nemmeno il caso più eclatante. Negli anni '90 del secolo scorso, per esempio, molti dei paesi dell'est europeo si sono dissolti. Ai confini orientali del nostro paese, questo processo fu tutt'altro che indolore e pacifico e portò morte e distruzione a pochi metri dalle nostre coste e dalle nostre montagne. Peraltro, le tensioni di queste settimane derivano a loro volta proprio da quella stagione che, oltre al crollo di paesi e sistemi economici, ha visto concludersi anche l'esperienza del Patto di Varsavia, solo però parzialmente sostituito dall'allargamento della Nato. Al momento, è vero, in Ucraina gli aerei non volano e le bombe non cadono. Ma le flotte navali si posizionano, i mezzi di terra si avvicinano ai confini e gli eserciti si muovono. Nonostante l'escalation, un conflitto armato sembra ancora fortunatamente lontano e, almeno nelle dichiarazioni ufficiali, nemmeno desiderato. Tuttavia, appare evidente che quella degli eserciti sia solo una guerra, per così dire, di copertura.

Continua a pag. 26

Colle, trattativa a oltranza

202 QUIRINALE Salvini propone Frattini (già respinto da Letta) con Massolo e Cassese
L'ipotesi del voto a Draghi da domani e l'opzione Casini. Altrimenti si torna da Mattarella

ROMA Anche la giornata di ieri si è chiusa senza una soluzione per il nuovo Presidente della Repubblica. Fumata nera dalla votazione, incontri tra i leader, telefonate e trattative a oltranza per arrivare a un nome e a un risultato che tutti dicono di volere al più presto ma che tarda ad arrivare. Dalla Lega la proposta di Frattini (boccata dal dem) con Massolo e Cassese. Si tratta su Draghi e resta l'ipotesi trasversale di Casini. Altrimenti si torna a Mattarella. **Ajello, Conti, Gentili, Malfetano, Pirone, Pucci** da pag 2 a pag. 7

C'è il via libera alla pillola anti-Covid
Rientro a scuola senza certificato basterà avere il tampone negativo
ROMA Per rientrare in classe, uno studente positivo che abbia superato il Covid, non dovrà presentare il certificato di guarigione, ma solo l'esito negativo del test antigenico. Ieri è arrivato anche l'ok dell'Ena alla pillola Pfizer anti Covid: «Ma non sostituisce il vaccino» **Evangelisti e Melina** alle pag. 8 e 9

Erdogan tenterà la mediazione con Putin
Ucraina, la guerra delle sanzioni
Gli Usa: «Blocchiamo il gasdotto»
NEW YORK Gli Stati Uniti non usano mezzi termini e minacciano: «Blocchiamo il gasdotto». La tensione è alle stelle sull'Ucraina e la diplomazia è al lavoro, ma Biden è pronto a fermare Nord Stream 2 in caso di attacco. Il leader turco Erdogan si propone come mediatore e vedrà sia Putin che il presidente ucraino. **Pompetti** a pag. 12

L'asta con accessori della ex first lady si è rivelata un flop



Nessuno vuole i cappelli di Melania
Melania Trump con il suo iconico cappello bianco **Pierantozzi** a pag. 13

Pensioni, ai giovani bonus contributi: così salirà l'assegno

►La misura sul tavolo di governo e sindacati: per un anno di lavoro, fino a 1,6 di versamenti

Andrea Bassi

Novità in arrivo per le pensioni. Sul tavolo un bonus di contributi da calcolare a fine carriera per chiudere i "buchi" per i giovani e le donne che sono interamente nel sistema contributivo. Se ne è parlato al tavolo governo-sindacati. Ogni anno di lavoro, insomma, potrebbe valere fino a 1,6 di versamenti Inps. Il Tesoro apre ma prende tempo: vanno verificate le platee e i costi. **A pag. 11**

Privatizzazioni
Ita, dopo il tandem Msc-Lufthansa in campo c'è Delta

ROMA Delta Airlines non ci sta. Il colosso americano dell'aria promette battaglia sul fronte Ita dopo la manifestazione d'interesse arrivata dal tandem Msc-Lufthansa. **Mancini** a pag. 16

La madre di un amico della ragazza violentata a Capodanno
«Le ho detto: chi ti ha stuprata deve pagare»

Alessia Marani
Camilla Mozzetti

«Mio figlio si è accorto che c'era qualcosa che non andava. La vedeva scossa, e fortunatamente è stato bravo a trasmetterle la fiducia e a fare in modo che si confidasse con me». A parlare è la mamma di uno dei ragazzi che partecipò alla festa nella villetta di Primavalle il 31 dicembre del 2020, l'unico che aiutò la sedicenne stuprata dal branco e la spinse a confidarsi per denunciare tutto. «Mio figlio aveva lasciato

la ragazza con un'altra amica, ma questa se ne andò e la lasciò sola. Altrimenti lui non l'avrebbe mai abbandonata». La donna lavora sulle ambulanze del 118 ed è abituata a capire quando qualcuno sta male e va soccorso. Ed è stata lei il 2 gennaio del 2021 ad accompagnare la sedicenne, ancora con i lividi e sotto choc, dai carabinieri per sporgere denuncia. «Perché quello che le era accaduto non era per niente una cosa normale. E sono contenta di avere fatto quello che doveva essere fatto: il giusto».

Il caso Prospero
«Da imprenditore a muratore, colpa della malagiustizia»
Giuseppe Scarpa
Era un imprenditore affermato. Ora per vivere fa il muratore. Il carcere e l'accusa di essere il mandante di un omicidio, poi l'assoluzione (giugno 2018) con diritto al risarcimento dello Stato, che però non arriva. **A pag. 14**

Il Segno di LUCA
GENELLI, ROMPERE LA ROUTINE
Il tuo è un segno doppio. Lo sai bene. Oggi la Luna in Sagittario ti guarda dritto negli occhi e ti invita a buttarti, a saltare il guado, portando finalmente in piena luce quel lato della tua personalità che rimane spesso in secondo piano. E qual è il modo migliore se non in un momento insieme a una persona importante, in cui potrai divertirti a comportarti come se non fossi tu ma il tuo gemello segreto?
MANTRA DEL GIORNO
Infrangere volontariamente la routine è meglio della vitamina C!
L'oroscopo a pag. 29

HAI SCRITTO UN LIBRO?
INVIACI IL TUO INEDITO ENTRO L'08/02/2022
ineditt@gruppoalbatros.com
www.gruppoalbatros.it

Simone Casula
ANIMA FRASTAGLIATA
«Come la notte / Sospiro del giorno / Adagio in te l'anima / immortale»
Un affresco sulle sfaccettature che caratterizzano l'emozione più complessa esistente, poiché l'amore è capace di svelarci in così tanti significati che non basta una vita per scoprirli tutti.

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nella provincia di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuova Quotidiana di Puglia € 1,20. La domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, Il Messaggero • Corriere della Sera • Sicilia € 1,40. «Le Monde», Il Messaggero • Prima Piano Italia € 1,10. nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50. 11 Stati di Italia - vol. 3 - € 4,30 (solo Umbria e Abruzzo) • Pagine di Roma • € 3,80 (solo Roma) • La Roma di Alberto Sordi • € 5,90 (solo Roma) • 50



il Resto del Carlino

VENERDÌ 28 gennaio 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

OGGI

Michele Brambilla



Stiamo parlando tutti di Quirinale, dopo aver parlato tutti di Covid per due anni,

e però ogni tanto vengono fuori, riemergono anche i vecchi problemi. Come lo smog. In Emilia-Romagna il 2022 è cominciato malissimo, e pare quasi scontata la reintroduzione delle misure di emergenza, tipo divieto di circolazione anche ai diesel

Euro 4. E va bene: i pubblici amministratori devono prendere le decisioni che loro competono. Ma noi - ciascuno di noi - che cosa possiamo fare? Siamo disposti a cambiare le nostre abitudini?

Segui il dibattito a pag. 2

ristora
INSTANT DRINKS

Fate presto, il Paese ha altri problemi

Anche ieri una votazione inutile e una girandola di nomi, di veti e di smentite. Riunioni nella notte per superare l'impasse. Serve un presidente super partes, ma c'è chi pensa più alla campagna elettorale che al futuro (e al presente) dell'Italia

Servizi
da p. 3 a p. 7

Qualcosa non va

La triste giostra dei king maker e dei sabotatori

Raffaele Marmo

Non sono i tempi lo scandalo della grande partita per il Quirinale alla quale assistiamo in questa settimana e in queste ore con crescente disappunto, per usare un eufemismo: in fondo si tratta di quattro giorni che, per scegliere il Capo dello Stato, possono essere anche pochi.

No, il senso di sconforto, e di conseguente disaffezione, verso lo spettacolo di mille e passa grandi elettori sull'orlo di una crisi di nervi, deriva, invece, dall'osservare attoniti il piccolo cabotaggio di leader politici che, salvo qualche lodevole eccezione, appaiono interessati esclusivamente a conquistare il titolo di king maker o a consumare vendette dentro e fuori il proprio partito.

Continua a pagina 2

IL CAMPIONE DI F1 DÀ AL QUINTO FIGLIO IL NOME DELL'IDOLO FERRARISTA COSÌ JACQUES AFFRONTA E SUPERA IL COMPLESSO DEL PADRE-MITO



Il figlio di Jacques Villeneuve è stato chiamato come il pilota canadese morto in pista 40 anni fa

MI CHIAMO GILLES VILLENEUVE

Turrini a pagina 15

DALLE CITTÀ

Emilia Romagna

Culle vuote, in dieci anni il crollo della natalità

de Franchis e Pandolfi in Regionale

Bologna, armati di coltello

Bulli minorenni aggrediscono quattordicenne

Zuppiroli in Cronaca

Bologna, zona Saragozza

Raid vandalico contro i vetri delle auto in sosta

Servizio in Cronaca



La storia di Aladin che in Bosnia perse una gamba

«Mustafa, siamo speciali Una foto ci ha salvati»

Bartolomei a pagina 13



L'attrice è pronta per Sanremo

«Al Festival porto svago» La Muti: non fucilatemi

Servizio a pagina 25

casa d'aste
InternationalArtSale

VALUTIAMO
BENI GRATUITAMENTE
DA INSERIRE NELLE PROSSIME ASTE



www.internationalartsale.it | info@internationalartsale.it
Tel. 02 40042385



IL SECOLO XIX

VENERDÌ 28 GENNAIO 2022



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXVI - NUMERO 23, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ASS. 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

L'INTERVENTO DELLA SCRITTRICE Rowling: «C'è magia nelle cose imbevute del nostro passato»

L.K. ROWLING / PAGINA 41



IL CANTAUTORE SARÀ SUPEROSPITE AL FESTIVAL Cremonini: «Mai come oggi abbiamo bisogno di Sanremo»

DONDONI / PAGINA 38



INDICE

Primo piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 13
Commenti	Pagina 15
Economia/Marittimo	Pagina 17
Genova	Pagina 20
Cinema/Tv	Pagina 34-37
Arte	Pagina 38
Sport	Pagina 42

NESSUN ESITO ANCHE NEL PRIMO VOTO A MAGGIORANZA SEMPLICE. OGGI IL CENTRODESTRA POTREBBE PUNTARE SU CASELLATI. RENZI: «SEMBRA X FACTOR»

Quirinale, vincono solo le liti

Salvini rilancia Frattini, Conte apre e Di Maio non ci sta. Il no di Letta: «Basta con le provocazioni» Riprende quota Draghi, che sente al telefono Berlusconi. Proposto anche Massolo di Fincantieri

Lo stallo per la successione di Mattarella è continuato anche nella quarta votazione, la prima a maggioranza assoluta. Il centrodestra si è astenuto e il centrosinistra ha votato scheda bianca. Alla fine, si sono registrati 441 astenuti, 261 schede bianche, 166 voti a Mattarella. A tenere banco sono le liti crescenti tra i partiti. Salvini ripropone il nome di Frattini, ma il Pd lo boccia. «Basta provocazioni», afferma Letta. Nel centrodestra torna allora l'ipotesi Casellati. Tra le alternative, Cascese e Massolo. Draghi telefona a Berlusconi.

SERVIZI / PAGINE 2-5

L'ANALISI

Ugo Magri

Mattarella, 166 voti e la tentazione dei grandi elettori

Crescono le file dei "resistenti" che vorrebbero un secondo mandato per Mattarella. Al primo scrutinio erano soltanto in 16 e facevano la figura dei giapponesi nella giungla. Al secondo sono saliti a 39, poi a 125 e ieri a 166. L'ARTICOLO / PAGINA 4

ROLLI



IL COMMENTO

FRANCESCA SCHIANCHI

IL GUSTO AMARO DI UNA MAIONESE IMPAZZITA

Arrivati alla sera del quarto giorno, alla fine della prima giornata con il quorum a Quota 505 per l'elezione del presidente, la sensazione è che il caos, se possibile, sia persino aumentato rispetto alle ore scorse. L'ARTICOLO / PAGINA 16

LE STORIE



Prendersi per mano, il gesto d'amore che dura in eterno

ESTER ARMANINO

«Prendimi per mano, e corriamo» recita un verso del Canto dei Cantici, forse il poema mistico-erotico più bello di sempre. Quando ho visto la foto delle mani di Maria Grazia e Vincenzo strette per darsi «Sì» in una camera dell'ospedale San Martino di Genova, mi è tornato alla mente quel verso. IL RACCONTO / PAGINA 14

SANITÀ E SCUOLA, I DUE FRONTI DELL'EMERGENZA COVID-19

IL CASO IN LIGURIA

Emanuele Rossi

Test, no dei farmacisti «Rischio contagio dai positivi sintomatici»

In Liguria scoppia il caso dei tamponi in farmacia. Federfarma accusa i medici di inviare per i test anche i positivi sintomatici. La Regione vuole cambiare le regole. L'ARTICOLO / PAGINA 6

GLI OBIETTORI NO-VAX

Over 50 e irriducibili: sono 74 mila i liguri ancora senza vaccino

Tornano a calare le somministrazioni di prime dosi in Liguria, dopo la spinta seguita all'obbligo vaccinale per gli over 50. Secondo Alisa, gli ultracinquantenni senza copertura sono ancora 74 mila. L'ARTICOLO / PAGINA 6



Vestiti, rumori, parolacce: nasce il galateo della Dad

In Liguria sempre più scuole fissano regole di comportamento sulla Dad per studenti e familiari PEDEMONTE / PAGINA 7



«Così salvo il ricordo dei miei nonni sposi in un lager tedesco»

Patrizia Spora

Nella Giornata della Memoria, ha raccontato la storia dei suoi nonni agli studenti della scuola media di Monterosso, nelle Cinque Terre. Francesca Pollicardo ha parlato di Tullio e Teresa, che si conobbero nel campo di concentramento di Helmstedt e qui si sposarono. «L'amore e il coraggio sono più forti del male, è questa la lezione». L'ARTICOLO / PAGINA 15

GALLAS GROUP

FINALMENTE ANCHE A GENOVA L'AGENZIA BADANTI E GOLF GALLAS GROUP!

010 0899682

CORSO ALESSANDRO DE STEFANIS, 169 WWW.GALLASGROUP.IT

BUONGIORNO

Ieri sera, quando s'era fatta una certa ora, ho chiamato uno di quelli che la sanno lunga e gli ho chiesto quale fossero le determinazioni del centrodestra a proposito di Mario Draghi. È una situazione un po' complessa, mi ha detto. Inospettabile, gli ho risposto. Insomma, nottetempo le cose saranno cambiate, ma intanto stanno così: Giorgia Meloni sarebbe anche disposta a sostenere Draghi, purché subito dopo si vada a votare; Matteo Salvini sarebbe anche disposto a sostenere Draghi, purché non si vada a votare; Antonio Tajani sarebbe anche disposto a sostenere Draghi, però forse no, boh, chissà. Insomma, il solito centrodestra compatto. Sono quattro anni, dall'inizio della legislatura, che il centrodestra è compatto. Prima Salvini è andato al governo con Luigi Di Maio e Meloni e Berlusconi se ne sono rimasti

compattamente all'opposizione. Poi è caduto il governo e il trio è rimasto compatto fuori dal nuovo governo. Infine è arrivato Draghi, Meloni si è rimessa all'opposizione e Berlusconi e Salvini sono passati compatto in maggioranza. Non è meraviglioso? Berlusconi è stato all'opposizione di Salvini, all'opposizione con Salvini e con Salvini al governo. Non credo esistano altre combinazioni, altrimenti le avrebbero sperimentate. Si può dire che il centrodestra è compatto nell'idea che ognuno si fa i fatti propri, e talvolta possono coincidere coi fatti degli alleati e altre volte divergere. Per fortuna è molto compatto anche il centrosinistra: mezzo Pd è disposto a sostenere Draghi e mezzo Pd no, invece mezzo Movimento è disposto a sostenere Draghi e mezzo Movimento no. Però dai, è tutto sotto controllo. —

L'arabesco

MATTIA FELITRI





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Mercati e crescita
Il super Pil Usa 2021 (+5,7%) non basta: Wall Street giù, spettro stagflazione



Vito Lops e Marco Valsania — a pagina 10

Assicurazioni
Generali, rebus Assogestioni che sta preparando la terza lista

Laura Galvagni — a pag. 25



FTSE MIB 26882,47 +0,99% | SPREAD BUND 10Y 141,60 -6,00 | €/S 1,1160 -1,04% | ORO FIXING 1806,75 -1,59% | [Indici & Numeri](#) → p. 29-33

IL VOTO PER IL QUIRINALE

Ancora più schede (166) per Mattarella, telefonata di Draghi a Berlusconi

Fiammeri, Palmerini, Patta e Rogari — alle pagine 2 e 3



EMERGENZE DA RISPETTARE

POLITICA ED ESIGENZE DEL PAESE

di Fabio Tamburini

Lo spettacolo delle schede bianche che sta tenendo banco è di quelli, diciamo con un eufemismo, poco entusiasmanti. Tuttavia

la democrazia parlamentare, che ha tanti pregi ma anche qualche difetto, ha tempi da rispettare. Ad una condizione: non devono contrastare con le emergenze del Paese.

— a pagina 2

PANORAMA

LA CRISI UCRAINA

Mosca prende tempo e lascia aperto il dialogo con gli Stati Uniti

Rublo e mercati russi si sono mossi positivamente alle prime reazioni ufficiali, dopo la consegna delle risposte di Usa e Nato sulla sicurezza e la crisi Ucraina. Mosca prende atto che la richiesta di bloccare l'espansione della Nato a Est non verrà accolta, ma non chiude il dialogo. Ogni decisione è però in mano a Putin. Allo studio comunque sanzioni al settore energetico russo con l'Europa che cerca fornire alternative di gas.

— a pagina 11

Franco: nuove misure sul caro energia

Politica economica

Il ministro apre all'ipotesi di altri interventi: «Evitare blocchi alla produzione»

«Pil 2022 sopra il 4%, rischi da Covid e tensioni globali» Confindustria vede Cingolanti

Il ministro dell'Economia Franco apre a un nuovo intervento del Governo con misure per calmerare i prezzi delle bollette, perché i 5,5 miliardi di euro stanziati per ridurre gli extra costi per imprese e famiglie potrebbero non bastare. Bisogna «assolutamente evitare» blocchi alla produzione per non compromettere una crescita del Pil superiore al 4% nel 2022. Il tema ieri è stato al centro della partecipazione del ministro della Transizione ecologica Cingolanti al Consiglio generale di Confindustria.

Picchio e Trovati — a pag. 5

IL BILANCIO 2021

Macchine utensili, boom di ordini cresciuti del 70%

Luca Orlando — a pag. 18

+49%

GLI ORDINATIVI
Crescita degli ordini raccolti dai costruttori nell'ultimo trimestre dello scorso anno

Edilizia mordi e fuggi, nate 11mila imprese in sei mesi

Effetto superbonus

Rischio edilizia "mordi e fuggi" sul superbonus. Sono 11 mila 563, infatti, le imprese del settore nate in soli sei mesi. Il dato, relativo al secondo

semestre 2021, è superiore del 50% al livello considerato fisiologico. L'Ance, l'Associazione nazionale dei costruttori edili, lancia l'allarme sul proliferare di imprese "fai da te". Il presidente, Gabriele Buta: rischi per la sicurezza, serve qualificazione obbligatoria. Santilli — a pag. 7

L'ALLARME DI BANCHE E IMPRESE

«La cessione del bonus va cambiata»

Fossati, Latour e Serafini — a pag. 6

TELEFISCO 2022: INSERTO DI 12 PAGINE FINO A 50MILA PARTECIPANTI COLLEGATI

Più forza alla Super Ace Villetta, come agganciare la proroga per il 110%

Annarita D'Ambrosio e Giuseppe Latour — a pag. 37

Daniele Franco
Ministro dell'Economia

L'INTERVENTO
Franco: riforme tributarie per favorire la crescita

Giovanni Parente — a pag. 37

Ernesto Maria Ruffini
Agenzia delle Entrate

L'INTERVISTA
Ruffini: recupero degli aiuti per la pandemia che non erano dovuti

Fabio Tamburini — a pag. 37

I CONTENUTI
Le risposte di Gdf ed Entrate e gli approfondimenti degli esperti

— alle pagine 37-48

I 150 ANNI DELLA PIRELLI

IDENTITÀ ITALIANA A VOCAZIONE MONDIALE

di Paolo Bricco — a pagina 17



COSÌ NACQUE UN NUOVO UMANESIMO INDUSTRIALE

di Giuseppe Lapo — a pag. 27

STAFFETTA GENERAZIONALE

UniCredit, 1.200 uscite e 725 giovani assunti

Accordo tra UniCredit e le organizzazioni sindacali per un ricambio generazionale con 1.200 uscite di personale dalla banca e 725 assunzioni di giovani.

— a pagina 19

DECARBONIZZAZIONE

Asse Saipem-Tenaris-Siad per il recupero della CO2

Saipem, Siad e Tenaris hanno deciso di unire le forze per la progettazione di un impianto di cattura e utilizzo di anidride carbonica presso lo stabilimento Tenaris di Dalmine.

— a pagina 20

Moda 24

Parla il ceo Klinger Mytheresa vola con il super lusso

Marta Casadei — a pag. 22

DOMANI SU PLUS 24

Pisco, i campioni del tennis lasciano Montecarlo e vanno a Dubai

Addio Montecarlo (e Londra), benvenuta Dubai. Nella lunga notte degli Australian Open, con la sfida tra l'italiano Matteo Berrettini contro il campione Rafa Nadal, nel mondo del tennis è in corso una silenziosa rivoluzione. fiscale: vari campioni stanno spostando la residenza negli Emirati, come scrive Simone Filippetti nel numero di Plus 24, domani in edicola con il Sole 24 Ore.

Ambrosiano DA SEMPRE A MILANO

ACQUISTIAMO STERLINE IN ORO

€ 385,00/oz

VALUTIAMO & ACQUISTIAMO I TUOI PREZIOSI

VIA DEL BOLLO 7 • 20123 MILANO • TEL. +39 02 495 19 260 • WWW.AMBROSIANOMILANO.IT

Trustpilot

AMBROSIANO HA RICEVUTO 1.470 RECENSIONI VERIFICATE

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a solo 19,90 €. Per info: ilsol24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 28 gennaio 2022
Anno LXXVIII - Numero 27 - € 1,20
San Tommaso d'Aquino

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

Cade anche la possibilità Casini, bocciate tutte le proposte avanzate dal centrodestra. E sullo sfondo resta Draghi

Infilzato un candidato all'ora



Il Tempo di Osho

A sinistra è scheda bianca Troppo divisi per un nome



"Questa a che serve?"

Solimene a pagina 4

DI FRANCO BECHIS

Si velocizza la corsa al Quirinale. Se alla vigilia delle votazioni i possibili candidati resistevano almeno lunghe ore, per poi essere impallinati magari la notte o il mattino dopo, ieri non si faceva in tempo manco a proporli, che nel giro prima di qualche mezz'ora e alla fine addirittura qualche minuto venivano infilzati. Sono così nate, cresciute e rapidamente tramontate le candidature di Silvio Berlusconi, Andrea Riccardi, Carlo Nordio, Letizia Moratti, Maria Elisabetta Casellati, Antonio Tajani, Marcello Pera, Elisabetta Belloni, Franco Frattini, Giulio Tremonti, Pierferdinando Casini e l'elenco potrebbe continuare ancora a lungo. (...)

Segue a pagina 7

T trattative infinite

È caccia al Presidente Oggi il centrodestra si conta

DI DANIELE DI MARIO

Niente da fare anche alla quarta votazione. Lo si sapeva da mercoledì sera del resto. Matteo Salvini aveva spiegato di avere bisogno di un altro giorno di tempo per chiudere l'accordo con la maggioranza su un nome di alto profilo istituzionale capace di tenere dentro anche Fdi (...)

Segue a pagina 7

Il nuovo farmaco orale anti-Covid blocca l'effetto anticoncezionale

La pillola Pfizer annulla il contraccettivo

Martini a pagina 3

SUOLO PUBBLICO

È scattata la guerra al tavolino abusivo leri le prime sanzioni

Verucci a pagina 15

RINVENUTE SULLA SPIAGGIA

Inspiegabile strage di meduse sul litorale Trovate morte a migliaia

Gobbi a pagina 19

la **S** TORACIATA

E meno male che Matteo Renzi non ha ancora compiuto i 50 anni...

SICUREZZA E QUALITÀ
LA SCELTA GIUSTA PER L'ITALIA

toro gusto

www.torogusto.it

Un Monte di guai

Che disastro Mps «statale»

Il Tesoro sta cercando un partner credibile

DI ANDREA GIACOBINO

La grande incompiuta finanziaria del governo di Mario Draghi si chiama Monte dei Paschi di Siena. È la banca il cui 64,2% dal 2017 è nelle mani del Ministero dell'Economia e delle Finanze, allora guidato da Pier Padoan, quando fu «salvata» dopo anni di perdite da un intervento della mano pubblica costato circa 7 miliardi di euro fra aumento di capitale e rimborso delle obbligazioni subordinate. Gli impegni presi allora con l'Europa prevedevano però che entro la fine dello scorso anno (...)

Segue a pagina 11

VIVNC

PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI.

CON VITAMINA C PER LE DIFESE IMMUNITARIE

Alle prime avvisaglie dell'influenza, puoi provare Vivnc, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

Venerdì 28 Gennaio 2022
Nuova serie - Anno 31 - Numero 23 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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



PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 34

OCCUPAZIONE

Ancora sei mesi ai bonus per l'assunzione di giovani e donne. E per il taglio dei contributi al Sud

Cirioli a pag. 31

SU WWW.ITALIAOGLI.IT



Commercialisti - La sentenza della Cassazione su responsabilità e mandato

Fisco - Informazioni sui beni detenuti all'estero, la sentenza della Corte di giustizia

Agricoltura - Il decreto che regola l'oleoturismo

Studio inglese: chi beve cinque bicchieri di rosso alla settimana rischia il Covid il 17% in meno

Pino Nicotri a pag. 9

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Pnrr, verifiche passo passo

I controlli della Corte dei conti sulla messa a terra dei progetti da parte degli enti territoriali saranno semestrali e verificheranno in corso d'opera i risultati intermedi

Dalla crisi Ucraina si esce solamente ricorrendo alle trattative e ai compromessi

DI PIERLUIGI MAGNASCHI



L'ex cancelliera tedesca Angela Merkel (che alla guida del governo di Berlino per 16 anni consecutivi ha assicurato al suo paese e all'Unione europea, una forte stabilità in un periodo molto burrascoso) ha detto, nel suo discorso di congedo che «bisogna abituarsi a guardare le cose anche con gli occhi degli altri». Gli americani invece, nel gestire la crisi dell'Ucraina, hanno guardato a questo paese solo con gli occhi loro. Hanno così commesso una cascata di errori da parte (chi più e chi meno) di tutti gli ultimi loro quattro presidenti, il più incompetente dei quali, purtroppo, è l'ultimo, Joe Biden.

Continua a pagina 5

DIRITTO & ROVESCIO

Il sistema di votazione in occasione della scelta del presidente della Repubblica che è basato sulle prime tre votazioni che esigono un quorum irraggiungibile (solo Ciampi e Cossiga riuscirono a superarlo alla prima chiamata) è psicologicamente e antropologicamente insostenibile al giorno d'oggi. Viviamo nel tempo dell'istantaneità, del bit, della frenesia e della fretta. I giovani non hanno più la pazienza di seguire una partita di calcio che pure dura soltanto 90 minuti ed in preferiscono vedere la selezione dei soli gol. La melina non è più cosa di questo mondo. Il surplus viene esultato dalle continue interviste televisive sul niente che finiscono per irritare gli ascoltatori e nanificare i politici che sembrano galleggiare nel vuoto, in sospensione, come se fossero degli astronauti nella loro capsula. Pertanto, se c'è da votare si sceglie di votare subito con la maggioranza semplice. E non sarà facile nemmeno allora.

GUERRA AI FURETTI

In Germania chi non paga l'affitto è finito

Giardina a pag. 11

Cerisano a pag. 34

PIRELLI PRESENTA

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

PIRELLI 750

28 GENNAIO 1872-2022
IN PRIMA SERATA TV E SU PIRELLI.COM

*Cm "La legge di bilancio 2022" a €7,90 in più. **Cm "Il decreto legge fisco-lavoro" a €7,90 in più. ***Cm "I bonus fiscali sulla casa" a €7,90 in più



LA NAZIONE

VENERDÌ 28 gennaio 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

OGGI

Agnese Pini



Nella civilissima Firenze, all'ospedale San Giovanni di Dio, è successa una cosa che non dovrebbe mai succedere:

un ragazzo di 23 anni è morto da solo, senza il conforto della mamma. Come lui, sono migliaia i pazienti isolati dal resto del mondo da rigidi protocolli anticovid. Tanto che ora, finalmente vien da dire, la Regione Toscana ha deciso di uniformare le regole di accesso dei parenti alle strutture sanitarie. Una

premessa: la tutela della salute deve rimanere al primo posto, e le visite non devono abbassare i livelli di sicurezza e di contrasto al virus. Ma per vincere la guerra contro la pandemia ci vuole anche un'altra cosa: l'umanità. Una medicina prodigiosa.

Segui il dibattito a pag. 2

ristora
INSTANT DRINKS

Fate presto, il Paese ha altri problemi

Anche ieri una votazione inutile e una girandola di nomi, di veti e di smentite. Riunioni nella notte per superare l'impasse. Serve un presidente super partes, ma c'è chi pensa più alla campagna elettorale che al futuro (e al presente) dell'Italia

Servizi
da p. 3 a p. 7

Qualcosa non va

La triste giostra dei king maker e dei sabotatori

Raffaele Marmo

Non sono i tempi lo scandalo della grande partita per il Quirinale alla quale assistiamo in questa settimana e in queste ore con crescente disappunto, per usare un eufemismo: in fondo si tratta di quattro giorni che, per scegliere il Capo dello Stato, possono essere anche pochi.

No, il senso di sconforto, e di conseguente disaffezione, verso lo spettacolo di mille e passa grandi elettori sull'orlo di una crisi di nervi, deriva, invece, dall'osservare attoniti il piccolo cabotaggio di leader politici che, salvo qualche lodevole eccezione, appaiono interessati esclusivamente a conquistare il titolo di king maker o a consumare vendette dentro e fuori il proprio partito.

Continua a pagina 2

IL CAMPIONE DI F1 DÀ AL QUINTO FIGLIO IL NOME DELL'IDOLO FERRARISTA COSÌ JACQUES AFFRONTA E SUPERA IL COMPLESSO DEL PADRE-MITO



Il figlio di Jacques Villeneuve è stato chiamato come il pilota canadese morto in pista 40 anni fa

MI CHIAMO GILLES VILLENEUVE

Turrini a pagina 15

DALLA CITTÀ

Meno rigidità nei casi gravi

Ospedali, deroghe per gli accessi dei parenti

Ciardi nel Fascicolo Regionale

Fiorentina

Striscione contro Comisso a Ponte Vecchio

Servizi in Cronaca e Qs

DOMANI IN REGALO



La storia di Aladin che in Bosnia perse una gamba
«Mustafa, siamo speciali Una foto ci ha salvati»

Bartolomei a pagina 13



L'attrice è pronta per Sanremo
«Al Festival porto svago» La Muti: non fucilatemi

Servizio a pagina 25

casa d'aste
International Art Sale

VALUTIAMO
BENI GRATUITAMENTE
DA INSERIRE NELLE PROSSIME ASTE

www.internationalartsale.it | info@internationalartsale.it
Tel. 02 40042385





la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 47 - N° 23

Venerdì 28 gennaio 2022

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,00

LA SFIDA PER IL QUIRINALE

Il Colle dei veti incrociati

Nulla di fatto al quarto scrutinio. Il centrodestra oggi si conta scegliendo un nome di area. Il leader leghista torna su Casellati o Nordio. Sospetti tra i dem e nei 5S di un patto tra Conte e Salvini per andare alle elezioni. Cresce l'ipotesi del bis per Mattarella, ieri ha ottenuto 166 voti

Disgelo tra il premier e Forza Italia. Draghi telefona a Berlusconi in ospedale

Il commento

Il casting del Presidente

di **Francesco Bei**

Siamo già alla quinta votazione, dove pochi pensavano che saremmo arrivati. Chi sostiene che la democrazia ha i suoi tempi e in passato si era arrivati anche molto più lunghi, ha ragione solo in parte. Il Parlamento non ha scadenze da rispettare per questa grande liturgia repubblicana, ma fuori da Montecitorio c'è un Paese che aspetta.

• a pagina 27

L'analisi

Il Palazzo lontano dal Paese

di **Carlo Galli**

L'elezione del presidente della Repubblica, ai suoi inizi, era seguita da molti con partecipazione e curiosità. Una Repubblica sceglie il proprio capo, e non se lo trova già confezionato per via dinastica come nei regimi monarchici.

• a pagina 26

Il centrodestra va alla conta per il Quirinale, provando a indicare oggi - quando le votazioni potrebbero diventare due - un nome d'area. Intanto non tramonta l'ipotesi del Mattarella bis, che ancora ieri ha ottenuto il più alto numero di preferenze dei grandi elettori.

• da pagina 2 a pagina 7 e un commento di **Folli** • a pagina 27

All'interno

Quel movimento sotterraneo che sogna il secondo mandato

di **Claudio Tito**
• a pagina 7

Sindrome Bersani i leader temono il doppio flop

di **Francesco Merlo**
• a pagina 8

Il vuoto malinconico intorno al fortino della politica romana

di **Paolo Di Paolo**
• a pagina 9

L'intervista su D



▲ **Verso Sanremo** Emma Marrone la settimana prossima in gara al Festival

Emma confida a De Filippi "Avevo bisogno di piacere"

di **Maria De Filippi**
• a pagina 32

Robinson



▲ **Centre Pompidou** Uno degli abiti in mostra

I musei più importanti di Parigi si inchinano a Saint Laurent

di **Sofia Gnoli**
• alle pagine 30 e 31

Mappamondi

Il fante part-time: difendo l'Ucraina tra pizze e mitra

dal nostro inviato **Paolo Brera**



• alle pagine 10 e 11 con un articolo di **Gianluca Di Feo**

Le grandi crisi che l'Italia non vede

di **Marco Minniti**

Venti di guerra non hanno mai spirato così forti in Europa, sin dal 2014, quando la Russia con una spregiudicata azione di "guerra lampo" si è appropriata della Crimea e del Donbass.

• a pagina 26

"Così incasterò il principe Andrea davanti ai giurati"

dal nostro inviato **Paolo Mastrolilli**

Quando il principe Andrea dovrà venire a New York per testimoniare al processo, potrebbe essere arrestato come Epstein e Maxwell. Abbiamo prove solide per un procedimento. David Boies è il principe indiscusso del foro americano.

• a pagina 13

VIVINC
PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI.

VIVINC
330 mg + 200 mg compresse effervescenti
acido acetilsalicilico + acido ascorbico
20 COMPRESSE EFFERVESCENTI
USO ORALE
A. MENARINI

CON VITAMINA C PER LE DIFESE IMMUNITARIE

Alle prime avvisaglie dell'influenza, puoi provare Vivin C, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

Attenzione: i medicinali vanno assunti con cautela. È un medicinale a base di Acido Acetilsalicilico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Autorizzazione del 11/11/2020.

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 Vinciguerra, 1 - Tel. 02/514941, e-mail: pubblicita@amanzoni.it

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

con Anima Noir € 10,90

NZ



Diritti L'Iran apre gli stadi alle donne ma è una beffa: ingressi solo ad invito

GIULIA ZONCA - PAGINA 13



Calcio mercato Juve, arriva la fumata bianca c'è il fenomeno Vlahovic alla corte di Allegri

ANTONIO BARILLÀ - PAGINA 34

ARVAL STORE
Torino

LA STAMPA

VENERDÌ 28 GENNAIO 2022

PRIVATI
IL NOLEGGIO AUTO PER I PRIVATI
arvalstore.it
011 1980 5100

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 156 II N.27 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

DIMINUISCONO LE SCHEDE BIANCHE, AUMENTA IL CONSENSO PER IL PRESIDENTE IN CARICA. MASSOLO NELLA ROSA DEL CENTRODESTRA

Quirinale, tutti contro tutti

La Lega rilancia Frattini e oggi vota Casellati. Conte apre. L'ira di Letta e Di Maio. Draghi chiama Berlusconi

IL COMMENTO

LA MAIONESE IMPAZZITA

FRANCESCA SCHIANCHI

Arrivati alla sera del quarto giorno, alla fine della prima giornata a Quota 505 - la maggioranza semplice sufficiente per eleggere il capo dello Stato - la sensazione è che il caos, se possibile, sia persino aumentato rispetto alle ore scorse. I giorni passati, i levozzioni a vuoto, la litania di «bianca, bianca» pronunciata dal presidente Fico all'atto dello spoglio non sono serviti per arrivare a una soluzione. La maggioranza dei grandi elettori - quasi tutti a parte la manciata di leader che stanno trattando in prima persona - sono arrivati al fine settimana più confusi e incerti di lunedì scorso. - PAGINA 7



CUZZOCREA, LOMBARDO, OLIVIO

«Giorgia, hai visto Matteo? Sai dov'è finito?». Il sole è già tramontato quando Enrico Letta chiama Meloni per cercare di capire: il cellulare del segretario leghista è spento, il Nazareno entra in allarme. Decisiva un'altra telefonata: quella fatta da Draghi a Silvio Berlusconi, che ha aperto uno spiraglio di trattativa. Quanto a Salvini, nel mezzo della guerra dei veti nel centrodestra punta su Giampiero Massolo ma oggi voterà Casellati. SERVIZI - PAGINE 2-11

I MERCATI

Da Londra a New York la finanza chiede stabilità

ALESSANDRO BARBERA

«Mettete la cintura di sicurezza, decolliamo». Ai partiti in cerca del nome per il Quirinale val la pena citare la frase attribuita a Nathan Sheets di Citigroup. Sheets pensa alle decisioni della Federal Reserve sui tassi di interesse. - PAGINA 11

L'INCHIESTA

Bosch-Marelli 1000 esuberi Gli operai: così ci uccidono

PAOLO BARONI E PAOLO GRISERI

Settecento alla Bosch di Bari, 550 alla Marelli: oltre mille esuberi in un giorno. E in Puglia scoppia la rabbia degli operai: «Ci stanno uccidendo. Gli inquinanti emessi dal nostro diesel sono meno nocivi di quelli presenti nell'aria». - PAGINE 12-13

L'ANALISI

SEL'AULA INVoca IL MATTARELLA BIS

UGO MAGRI

Al primo scrutinio erano solo in 16 e facevano la figura (un po' patetica) degli ultimi giapponesi nella giungla di Montecitorio, quelli che non sanno rassegnarsi alla fine del settennato, anzi pretendono di incatenare Mattarella sul Colle vietandogli di fare il nonno. Poi, alla seconda votazione, le file dei «resistenti» si sono ingrossate raggiungendo quota 39. Al terzo tentativo i fautori del «bis» si sono ritrovati addirittura in 125. E ieri, dopo il quarto giorno consecutivo di contatti inconcludenti tra i partiti, i «giapponesi» sono diventati un piccolo esercito: ben 166. - PAGINA 4



LA MAMMA DI HARRY POTTER RACCONTA IL SUO RAPPORTO CON L'INCANTO DELLA VITA

Io J.K. Rowling e la magia delle cose

J.K. ROWLING



MINDROPIX/GETTY IMAGES

Ho una tartaruga di pezza che mia madre mi ha cucito quando avevo sette anni. Il guscio è a fiori, la

pancia rossa e gli occhi sono di feltro nero. Anche se la mia tendenza a perdere le cose è nota, sono riuscita a

conservare quella tartaruga attraverso molti traslochi, addirittura da una nazione all'altra. - PAGINE 28-29

LA GIORNATA DELLA MEMORIA

Spaventa l'Europa il bimbo ebreo aggredito a Livorno Il saluto Papa-Bruck

ROBERTA METSOLA



L'orrore di Auschwitz è indicibile, ma ne dobbiamo parlare. È la Memoria. - PAGINA 27

IL CASO

LA SHOAH EL'ULTIMO SFREGIO DEINO VAX

ASSIA NEUMANN DAYAN



Mi chiedo cosa accadrà quando moriranno gli ultimi testimoni dei lager. - PAGINA 15

IL REPORTAGE

QUEL PUGNO DURO SUL SOGNO TUNISINO

DOMENICO QUIRICO



Per dieci anni l'Occidente s'è affaticato a cancellare le Primavera arabe. - PAGINA 22

BUONGIORNO

Ieri sera, quando s'era fatta una certa ora, ho chiamato uno di quelli che la sanno lunga e gli ho chiesto quale fossero le determinazioni del centrodestra a proposito di Mario Draghi. È una situazione un po' complessa, mi ha detto. Inospettabile, gli ho risposto. Insomma, nottetempo le cose saranno cambiate, ma intanto stanno così: Giorgia Meloni sarebbe anche disposta a sostenere Draghi, purché subito dopo si vada a votare; Matteo Salvini sarebbe anche disposto a sostenere Draghi, purché non si vada a votare; Antonio Tajani sarebbe anche disposto a sostenere Draghi, però forse no, boh, chissà. Insomma, il solito centrodestra compatto. Sono quattro anni, dall'inizio della legislatura, che il centrodestra è compatto. Prima Salvini è andato al governo con Luigi Di Maio e Meloni e Berlusconi se ne sono rimasti com-

pattamente all'opposizione. Poi è caduto il governo e il trio è rimasto compattamente fuori dal nuovo governo. Infine è arrivato Draghi, Meloni si è rimessa all'opposizione e Berlusconi e Salvini sono passati compattamente in maggioranza. Non è meraviglioso? Berlusconi è stato all'opposizione di Salvini, all'opposizione con Salvini e con Salvini al governo. Non credo esistano altre combinazioni, altrimenti le avrebbero sperimentate. Si può dire che il centrodestra è compatto nell'idea che ognuno si fa i fatti propri, e talvolta possono coincidere coi fatti degli alleati e altre volte divergere. Per fortuna è molto compatto anche il centrosinistra: mezzo Pd è disposto a sostenere Draghi e mezzo Pd no, invece mezzo Movimento è disposto a sostenere Draghi e mezzo Movimento no. Però dai, è tutto sotto controllo.

L'arabesco

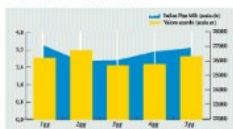
MATTIA FELTRI

VIVINC
CON VITAMINA C PER LE DIFESE IMMUNITARIE
PUI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCEL.
Alle prime avvisaglie dell'influenza, puoi provare Vivin C, che agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali grazie alla Vitamina C che supporta il sistema immunitario.

Attenzione: il medicinale va usato secondo le avvertenze e in combinazione a base di Acido Acetilsalicilico che può avere effetti indesiderati anche gravi. AutORIZZAZIONE DEL 11/11/2020



Ftse Mib 26.882,47



BORSA +0,99% **1€ = \$1,1160**

INDICI	Delta Ftse Mib (index)	Variazioni
Dow Jones	34.183	▲ 1.208
Nasdaq	13.413	▲ 2.181
S&P 500	4.529	▲ 104,26
Esposito	15.824	▲ 1.200
Zurigo	13.177	▲ 1.200
Lombard	7.554	▲ 5.200
Finis	7.524	▲ 5.200
VALUTE		
Euro-Dollaro	0,9327	▼ 0,0001
Euro-Yeni	126,74	▼ 2,000

Technoprobe, la quotazione rischia di innescare una pioggia di vendite su Egm

L'ipo da 700-800 mln costringerebbe i gestori italiani a vendere altri titoli del listino per 300-400 milioni **Dal Maso a pagina 8**

Lvmh da record: nel 2021 ricavi in salita del 44% a quota 64 miliardi

Dati in rialzo anche rispetto al 2019 grazie a Louis Vuitton e Dior

Ferraro in MF Fashion

Anno XXXIII n. 19

Venerdì 28 Gennaio 2022

€2,00 *Chasseditori*



Con MF Magazine e L'Espresso | 10€6,00 (€3,00 + €3,00) | Con MF, Magazine e L'Espresso | 20€6,00 (€12,00 + €3,00) | Con i Supplimenti | 30€6,00 (€15,00 + €3,00) | Con i Supplimenti e L'Espresso | 40€6,00 (€20,00 + €3,00) | *Costo reale senza contributo di ricerca | Spedizioni in A.P. art. 1, c. 11, L. n. 4854/1985 (M.B. - SAE) | AD - CH - 4/30 - Firenze € 3,00

IL GRUPPO RIMBORSO IL PRESTITO AL GOVERNO ITALIANO

Stellantis ha mani libere

La casa automobilistica sta per restituire i **6,3 miliardi** ottenuti da Fca per il Covid
 La **mossa** farà decadere i paletti posti da Roma su **occupazione** e stabilimenti
 Dopo i maxi-profitto 2021 **Tesla** si concentra sulla crescita delle immatricolazioni

USA, IL PIL NON SCALDA WALL STREET. QUIRINALE, L'ULTIMA SPIAGGIA È IL MATTARELLA BIS



INTERVISTA AL MINISTRO

Garavaglia: il trio Ita-Msc-Lufthansa può rilanciare il turismo italiano

APPELLO AL GOVERNO

Calcio, scontro Serie A-Figc su quorum e maggioranze

LA NUOVA AUTOSTRADA

Aspi lancia la newco Elgea per produrre energia solare Partnership in vista



PIRELLI PRESENTA

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

PIRELLI **1750**

28 GENNAIO 1872-2022
 IN PRIMA SERATA TV E SU PIRELLI.COM



Ansa

Trieste

Porti: Monfalcone; siglato accordo quadro sulle concessioni

D' Agostino,atto fondamentale per sviluppo e visione futura scalo

Nuovo passo avanti per il perfezionamento dell' assetto dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale. Approvato all' unanimità, oggi nella seduta del Comitato di gestione, l' Accordo quadro relativo alle concessioni al porto di Monfalcone, dopo aver incassato l' ok della Commissione consultiva e dell' Organismo di partenariato. Lo rende noto l' Authority. L' Accordo, si legge in una nota, "rappresenta un fondamentale punto di partenza per gli operatori portuali di Monfalcone" che potranno disporre di aree per 12 anni, "così da attivare adeguate attività per lo sviluppo dei traffici e il rilancio del porto. Nell' articolato sistema di Portorosega, convivono oltre a una zona di banchina pubblica, aree demaniali e aree patrimoniali dell' Autorità di Sistema". "Il documento regola in modo armonico tutti gli aspetti". Nella fattispecie saranno Cetal, Compagnia Portuale Monfalcone, MArterNeri e F.lli Midolini a sottoscrivere, insieme all' Autorità, l' impegno reciproco a stipulare gli atti formali di concessione e locazione delle aree portuali, nelle quali verranno inseriti gli interventi infrastrutturali da loro proposti, insieme ai sottoservizi relativi a ciascuna area, in accordo ai rispettivi piani d' impresa. "Oggi si compie l' atto fondamentale per lo sviluppo e la visione futura del porto di Monfalcone - osserva il presidente dell' Authority, **Zeno D' Agostino** - un accordo quadro che definisce quale sarà il futuro assetto concessorio e di aree all' interno del porto, con perfetta armonia di tutte le parti pubbliche e private. Da oggi diamo sicurezza agli operatori di Monfalcone" per sviluppo e investimento. (ANSA).



Il Nautilus

Trieste

PORTO DI MONFALCONE: SIGLATO ACCORDO QUADRO SULLE CONCESSIONI

CETAL, CPM, MARTERNERI, MIDOLINI I SOTTOSCRITTORI ASSIEME ALL' AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE Zeno D' Agostino: atto fondamentale per lo sviluppo e visione futura del porto di Monfalcone, ora gli operatori avranno sicurezze sui loro piani di investimento

Trieste - Nuovo passo avanti per il perfezionamento dell' assetto dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar **Adriatico Orientale**. Approvato all' unanimità, nella seduta odierna del Comitato di gestione, l' Accordo quadro relativo alle concessioni presso il porto di Monfalcone, dopo aver incassato l' ok della Commissione consultiva e dell' Organismo di partenariato. L' Accordo rappresenta un fondamentale punto di partenza per gli operatori portuali di Monfalcone che hanno dato il placet all' iniziativa. Finalmente potranno disporre di aree per una durata di 12 anni, così da attivare adeguate attività per lo sviluppo dei traffici ed il rilancio del porto. Nell' articolato **sistema** di Portorosega, infatti, convivono oltre a una zona di banchina pubblica, aree demaniali e aree patrimoniali dell' **Autorità di Sistema**, derivate dall' acquisto dell' Azienda Speciale per il porto di Monfalcone. Il documento approvato, regola in modo armonico tutti gli aspetti: durate, canoni, autorizzazioni, ecc.. Nella fattispecie saranno CETAL, Compagnia **Portuale** Monfalcone, MARterNeri e F.lli Midolini a sottoscrivere insieme all' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, l' impegno reciproco a stipulare gli atti formali di concessione e locazione delle aree portuali, nelle quali verranno inseriti gli interventi infrastrutturali da loro proposti, insieme ai sottoservizi relativi a ciascuna area, in accordo ai rispettivi piani d' impresa. Per Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar **Adriatico Orientale** 'Oggi si compie l' atto fondamentale per lo sviluppo e la visione futura del porto di Monfalcone. Finalmente abbiamo portato a termine un lavoro importante durato due anni. Dopo vari ricorsi e polemiche, si arriva ad un accordo quadro che definisce quale sarà il futuro assetto concessorio e di aree all' interno del porto, con perfetta armonia di tutte le parti pubbliche e private. Da oggi diamo finalmente la sicurezza agli operatori di Monfalcone, rispetto alla loro visione di sviluppo e alle loro ipotesi di investimento'. Gli operatori avranno 30 giorni di tempo dalla firma dell' accordo per presentare i propri progetti di fattibilità tecnico economica, i piani d' impresa, i modelli SID ed i rilievi celerimetrici, al fine di formalizzare gli atti di concessione/locazione/diritto di superficie relativi a ciascuna area, rispettivamente di 95.800 mq (CETAL), 197.800 mq (CPM), 120.135 mq (MarterNeri) e 94.000 mq (Midolini). Il layout generale delle concessioni è il risultato di un percorso condiviso di ottimizzazione dell' utilizzo delle aree portuali. Allo stesso tempo rappresenta la base per una razionalizzazione della viabilità stradale e del layout ferroviario, al fine di aumentare l' intermodalità ferroviaria anche attraverso mirati interventi



Il Nautilus

Trieste

sulle infrastrutture. In futuro, con il processo di demanializzazione delle aree attualmente ancora patrimoniali, vi saranno ulteriori benefici per gli operatori.

Informare

Trieste

Approvato l' accordo quadro relativo alle concessioni nel porto di Monfalcone

D' Agostino: definisce quale sarà il futuro assetto concessorio e di aree all' interno del porto, con perfetta armonia di tutte le parti pubbliche e private

Oggi il Comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale** ha approvato all' unanimità l' accordo quadro relativo alle concessioni presso il porto di Monfalcone. L' ente ha evidenziato che, grazie all' accordo, gli operatori portuali di Monfalcone potranno finalmente disporre di aree per una durata di 12 anni, così da attivare adeguate attività per lo sviluppo dei traffici ed il rilancio del porto. Ricordando che nell' articolato **sistema** di Portorosega convivono, oltre a una zona di banchina pubblica, aree demaniali e aree patrimoniali dell' **Autorità di Sistema Portuale** derivate dall' acquisto dell' Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone, l' AdSP ha spiegato che il documento approvato regola in modo armonico tutti gli aspetti: durate, canoni, autorizzazioni, ecc. Nella fattispecie saranno CETAL, Compagnia **Portuale** Monfalcone, MarTerNeri e F.lli Midolini a sottoscrivere assieme all' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** l' impegno reciproco a stipulare gli atti formali di concessione e locazione delle aree portuali, nelle quali verranno inseriti gli interventi infrastrutturali da loro proposti, insieme con i sottoservizi relativi a ciascuna area, in accordo ai rispettivi piani d' impresa. Gli operatori avranno 30 giorni di tempo dalla firma dell' accordo per presentare i propri progetti di fattibilità tecnico economica, i piani d' impresa, i modelli SID ed i rilievi celerimetrici, al fine di formalizzare gli atti di concessione/locazione/diritto di superficie relativi a ciascuna area, rispettivamente di 95.800 metri quadri (CETAL), 197.800 metri quadri (CPM), 120.135 metri quadri (MarterNeri) e 94.000 metri quadri (Midolini). «Finalmente - ha commentato il presidente dell' AdSP, Zeno D' Agostino - abbiamo portato a termine un lavoro importante durato due anni. Dopo vari ricorsi e polemiche, si arriva ad un accordo quadro che definisce quale sarà il futuro assetto concessorio e di aree all' interno del porto, con perfetta armonia di tutte le parti pubbliche e private. Da oggi diamo finalmente la sicurezza agli operatori di Monfalcone, rispetto alla loro visione di sviluppo e alle loro ipotesi di investimento».



Informazioni Marittime

Trieste

Porto di Monfalcone, siglato accordo quadro sulle concessioni

Comitato di gestione approva la cornice con cui affidare nuove aree a CETAL, Compagnia Portuale Monfalcone, MArterNeri e F.lli Midolini, per un totale di oltre 500 mila metri quadri

Nuovo passo avanti per il perfezionamento dell' assetto dell' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale. Approvato all' unanimità, nella seduta odierna del Comitato di gestione, l' accordo quadro relativo alle concessioni del porto di Monfalcone, dopo aver incassato l' ok della Commissione consultiva e dell' Organismo di partenariato. L' accordo è imprescindibile per avviare le concessioni agli operatori portuali, i quali hanno dato il placet all' iniziativa. Potranno disporre di aree per una durata di 12 anni. A Portorosega convivono, oltre a una zona di banchina pubblica, aree demaniali e aree patrimoniali dell' Autorità di sistema portuale derivate dall' acquisto dell' Azienda Speciale per il porto di Monfalcone. Il documento approvato armonizza quindi tutti gli aspetti, come le durate delle concessioni, i canoni da pagare e le autorizzazioni necessarie. Nelle intenzioni dell' autorità portuale, nei prossimi anni Monfalcone dovrà spingere sull' intermodalità ferroviaria seguendo il modello Trieste. In futuro, con il processo di demanializzazione delle aree attualmente ancora patrimoniali, vi saranno ulteriori allargamenti a beneficio degli operatori. I primi a firmare le concessioni con l' autorità portuale che fa capo a Trieste saranno CETAL, Compagnia Portuale Monfalcone, MArterNeri e F.lli Midolini, dove verranno inseriti gli interventi infrastrutturali da loro proposti, insieme ai sottoservizi relativi a ciascuna area, seguendo i piani di impresa. Godranno rispettivamente di 95,800 metri quadri (CETAL), 197,800 metri quadri (CPM), 120,135 metri quadri (MarterNeri) e 94 mila metri quadri (Midolini). **Zeno D' Agostino**, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Orientale, spiega che è stato portato a termine «un lavoro importante durato due anni. Dopo vari ricorsi e polemiche, si arriva ad un accordo quadro che definisce quale sarà il futuro assetto concessorio e di aree all' interno del porto, con perfetta armonia di tutte le parti pubbliche e private. Da oggi diamo finalmente la sicurezza agli operatori di Monfalcone, rispetto alla loro visione di sviluppo e alle loro ipotesi di investimento». Gli operatori avranno trenta giorni di tempo dalla firma dell' accordo per presentare i propri progetti di fattibilità tecnico economica, i piani d' impresa, i modelli SID ed i rilievi celerimetrici, al fine di formalizzare gli atti di concessione/locazione/diritto di superficie relativi a ciascuna area.



Accordo su concessioni nel porto di Monfalcone

D'Agostino: atto fondamentale, operatori avranno sicurezze sui loro piani investimento

Redazione

TRIESTE Siglato l'Accordo quadro relativo alle concessioni nel porto di Monfalcone. Il nuovo passo avanti per il perfezionamento dell'assetto dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico orientale è stato compiuto questa mattina con l'approvazione all'unanimità, dal Comitato di gestione, dopo aver incassato l'ok della Commissione consultiva e dell'Organismo di partenariato. L'Accordo rappresenta un fondamentale punto di partenza per gli operatori portuali di Monfalcone che hanno dato il placet all'iniziativa. Finalmente potranno disporre di aree per una durata di 12 anni, così da attivare adeguate attività per lo sviluppo dei traffici ed il rilancio del porto. Nell'articolato sistema di Portorosega, infatti, convivono oltre a una zona di banchina pubblica, aree demaniali e aree patrimoniali dell'Autorità di Sistema, derivate dall'acquisto dell'Azienda Speciale per il porto di Monfalcone. Il documento approvato, regola in modo armonico tutti gli aspetti: durate, canoni, autorizzazioni, ecc.. Nella fattispecie saranno CETAL, Compagnia Portuale Monfalcone, MArterNeri e F.Ili Midolini a sottoscrivere insieme all'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale, l'impegno reciproco a stipulare gli atti formali di concessione e locazione delle aree portuali, nelle quali verranno inseriti gli interventi infrastrutturali da loro proposti, insieme ai sottoservizi relativi a ciascuna area, in accordo ai rispettivi piani d'impresa. Per Zeno D'Agostino, presidente dell'AdSp del Mar Adriatico orientale Oggi si compie l'atto fondamentale per lo sviluppo e la visione futura del porto di Monfalcone. Finalmente abbiamo portato a termine un lavoro importante durato due anni. Dopo vari ricorsi e polemiche, si arriva ad un accordo quadro che definisce quale sarà il futuro assetto concessorio e di aree all'interno del porto, con perfetta armonia di tutte le parti pubbliche e private. Da oggi diamo finalmente la sicurezza agli operatori di Monfalcone, rispetto alla loro visione di sviluppo e alle loro ipotesi di investimento. Gli operatori avranno 30 giorni di tempo dalla firma dell'accordo per presentare i propri progetti di fattibilità tecnico economica, i piani d'impresa, i modelli SID ed i rilievi celerimetrici, al fine di formalizzare gli atti di concessione/locazione/diritto di superficie relativi a ciascuna area, rispettivamente di 95.800 mq (CETAL), 197.800 mq (CPM), 120.135 mq (MarterNeri) e 94.000 mq (Midolini). Il layout generale delle concessioni è il risultato di un percorso condiviso di ottimizzazione dell'utilizzo delle aree portuali. Allo stesso tempo rappresenta la base per una razionalizzazione della viabilità stradale e del layout ferroviario, al fine di aumentare l'intermodalità ferroviaria anche attraverso mirati interventi sulle infrastrutture. In futuro, con il processo di demanializzazione delle aree attualmente ancora patrimoniali, vi saranno ulteriori benefici per gli operatori.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL'. The main headline is 'Accordo su concessioni nel porto di Monfalcone' with a sub-headline 'D'Agostino: atto fondamentale, operatori avranno sicurezze sui loro piani investimento'. Below the headline is a large aerial photograph of the port of Monfalcone. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the photo is a 'ULTIME' section with several small article thumbnails and titles, including 'Regolamentare attesa dei Tg nel porto' and 'Marecra: accelerare sulla digitalizzazione'. At the bottom of the screenshot, there is a small box that says 'ABBONATI E EFFETTUA IL LOGIN' and a section for 'ARGOMENTI CORRELATI'.

Monfalcone, siglato accordo quadro sulle concessioni

Approvato all' unanimità dal Comitato di gestione. Sono CETAL , Compagnia Portuale Monfalcone , MARterNeri e F.Ili Midolini a sottoscrivere insieme all' Autorità AdSP

Redazione

Trieste - Nuovo passo avanti per il perfezionamento dell' assetto dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale . Approvato all' unanimità oggi del Comitato di gestione l' accordo quadro relativo alle concessioni presso il porto di Monfalcone, dopo aver incassato l' ok della Commissione consultiva e dell' Organismo di partenariato . L' accordo rappresenta un fondamentale punto di partenza per gli operatori portuali di Monfalcone che hanno dato il placet all' iniziativa. Così potranno disporre di aree per una durata di 12 anni, così da attivare adeguate attività per lo sviluppo dei traffici ed il rilancio del porto. Nell' articolato sistema di Portorosega, infatti, convivono oltre a una zona di banchina pubblica, aree demaniali e aree patrimoniali dell' Autorità di Sistema, derivate dall' acquisto dell' Azienda Speciale per il porto di Monfalcone. Il documento approvato, regola in modo armonico tutti gli aspetti: durate, canoni, autorizzazioni, ecc.. Saranno CETAL , Compagnia Portuale Monfalcone , MARterNeri e F.Ili Midolini a sottoscrivere insieme all' Autorità AdSP l' impegno reciproco a stipulare gli atti formali di concessione e locazione delle aree portuali, nelle quali verranno inseriti gli interventi infrastrutturali da loro proposti, insieme ai sottoservizi relativi a ciascuna area, in accordo ai rispettivi piani d' impresa. Per **Zeno D' Agostino** , presidente dell' AdSP: " Oggi si compie l' atto fondamentale per lo sviluppo e la visione futura del porto di Monfalcone. Finalmente abbiamo portato a termine un lavoro importante durato due anni. Dopo vari ricorsi e polemiche, si arriva ad un accordo quadro che definisce quale sarà il futuro assetto concessorio e di aree all' interno del porto, con perfetta armonia di tutte le parti pubbliche e private. Da oggi diamo finalmente la sicurezza agli operatori di Monfalcone, rispetto alla loro visione di sviluppo e alle loro ipotesi di investment o'. Gli operatori avranno 30 giorni di tempo dalla firma dell' accordo per presentare i propri progetti di fattibilità tecnico economica, i piani d' impresa, i modelli SID ed i rilievi celerimetrici, al fine di formalizzare gli atti di concessione/locazione/diritto di superficie relativi a ciascuna area, rispettivamente di 95.800 mq (CETAL), 197.800 mq (CPM), 120.135 mq (MarterNeri) e 94.000 mq (Midolini). "Il layout generale delle concessioni è il risultato di un percorso condiviso di ottimizzazione dell' utilizzo delle aree portuali. Allo stesso tempo rappresenta la base per una razionalizzazione della viabilità stradale e del layout ferroviario, al fine di aumentare l' intermodalità ferroviaria anche attraverso mirati interventi sulle infrastrutture. In futuro, con il processo di demanializzazione delle aree attualmente ancora patrimoniali, vi saranno ulteriori benefici per gli operatori", conclude l' AdSP in una nota.



Shipping Italy

Trieste

In arrivo le nuove concessioni (annunciate) nei porti di Monfalcone e Livorno

L' Adsp nordestina ha approvato l' accordo quadro con Cetal, Cp, Martneri e Midolini per la suddivisione dei piazzali, quella toscana ha accolto le richieste di Sdt e Lorenzini. E adottato il regolamento per gli avviamenti

Per il rilascio delle concessioni terminalistiche dodicennali cui l' **Autorità** di **Sistema** del Mar **Adriatico Orientale** (Trieste) lavora da quando, nel 2020, il porto di Monfalcone è passato sotto la sua giurisdizione è ormai questione di poco. Il biennale labor limae ha portato oggi all' approvazione in Comitato di Gestione - ha spiegato una nota dell' ente - di un 'Accordo quadro relativo alle concessioni presso il porto di Monfalcone, dopo aver incassato l' ok della Commissione consultiva e dell' Organismo di partenariato. Gli operatori portuali di Monfalcone finalmente potranno disporre di aree per 12 anni, così da attivare adeguate attività per lo sviluppo dei traffici ed il rilancio del porto'. Il documento approvato, regola in modo armonico tutti gli aspetti: durate, canoni, autorizzazioni, etc. Nella fattispecie saranno Cetal, Compagnia **Portuale** Monfalcone, MarterNeri (queste ultime due recentemente passate sotto il controllo di Fhp) e F.lli Midolini a sottoscrivere insieme all' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale**, l' impegno reciproco a stipulare gli atti formali di concessione e locazione delle aree portuali, nelle quali verranno inseriti gli interventi infrastrutturali da loro proposti, insieme ai sottoservizi relativi a ciascuna area, in accordo ai rispettivi piani d' impresa. 'Gli operatori - ha spiegato la nota - avranno 30 giorni di tempo dalla firma dell' accordo per presentare i propri progetti di fattibilità tecnico economica, i piani d' impresa, i modelli Sid ed i rilievi celerimetrici, al fine di formalizzare gli atti di concessione/locazione/diritto di superficie relativi a ciascuna area, rispettivamente di 95.800 mq (Cetal), 197.800 mq (Cpm), 120.135 mq (MarterNeri) e 94.000 mq (Midolini). Il layout generale delle concessioni è il risultato di un percorso condiviso di ottimizzazione dell' utilizzo delle aree portuali. Allo stesso tempo rappresenta la base per una razionalizzazione della viabilità stradale e del layout ferroviario, al fine di aumentare l' intermodalità ferroviaria anche attraverso mirati interventi sulle infrastrutture. In futuro, con il processo di demanializzazione delle aree attualmente ancora patrimoniali, vi saranno ulteriori benefici per gli operatori'. Anche a Livorno il Comitato di Gestione dell' Adsp ha provveduto a formalizzare il rilascio di un paio di concessioni 'annunciate' (da SHIPPING ITALY). 'In particolare è stato dato l' ok al rilascio di un titolo concessorio di durata semestrale in favore della società Sintermar Darsena Toscana (Sdt) per l' utilizzo di un' area 18.500 mq in località Paduletta del porto di Livorno, da destinare al deposito di semirimorchi operati presso il terminal gestito dalla società presso la Sponda Ovest della Darsena Toscana. SDT, che per le previsioni del 2022



Shipping Italy

Trieste

ha segnalato un ipotizzato incremento medio generale dei volumi movimentanti di oltre il 10% rispetto all' anno precedente - con aumenti più elevati per il traffico dei trailer sia non accompagnati (+14,56%) che accompagnati (+14,88%) - ha giustificato la richiesta con l' esigenza di fronteggiare le difficoltà di congestionamento del terminal attraverso una migliore organizzazione logistica degli spazi portuali'. Semaforo verde, inoltre, al rilascio di una concessione di durata semestrale in favore di Lorenzini per l' utilizzo di un' area di 17.000 mq retrostante la sponda Est della Darsena Toscana e prossima al Terminal della società. 'L' istanza di concessione - ha spiegato l' ente - è motivata dalla necessità per il terminal di far fronte al significativo picco di traffico, connesso alle recenti fluttuazioni dei flussi logistici delle merci movimentate e conseguente anche all' emergenza Covid-19, che ha determinato una crescente criticità nella gestione logistica del terminal stesso. Le nuove aree assentite in concessione saranno infatti destinate allo svolgimento di operazioni portuali afferenti al traffico di contenitori e merce varia. La Società, che per far fronte ai picchi lavorativi ha incrementato il proprio personale nel corso del 2021 del 10%, passando da 81 a 90 dipendenti, si è inoltre resa disponibile ad eseguire lavori di infrastrutturazione sui piazzali per approntare le aree e renderle idonee all' attività operativa a cui si intende destinarle. Il concessionario investirà infine circa 1,2 milioni di euro in mezzi di sollevamento da destinare esclusivamente alle operazioni svolte nell' area in questione. Entrambe le concessioni hanno un minimo comun denominatore: potranno essere revocate in qualsiasi momento dall' **Autorità di Sistema Portuale** qualora dovesse provvedersi alla revisione degli assetti dell' intera area Multipurpose, in ragione dell' attuazione delle previsioni del Piano Regolatore **Portuale**'. Con l' occasione l' Adsp di Livorno ha annunciato anche l' adozione del 'regolamento sugli avviamenti al lavoro del personale impiegato presso le imprese portuali. Il Regolamento si propone di migliorare gli strumenti di valutazione e indirizzo rispetto alla composizione dell' organico dei lavoratori del porto, rendendo maggiormente tempestiva e omogenea l' attività di monitoraggio sullo svolgimento in sicurezza delle attività portuali. Nel dettaglio, con l' entrata in vigore dell' ordinanza tutte le imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 17 faranno pervenire all' ente gli avviamenti del proprio personale addetto allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali prima dell' inizio di ciascun turno, oltre che in forma riepilogativa con cadenza mensile'.

Informatore Navale

Venezia

UNIFICAZIONE PORTI VENEZIA E CHIOGGIA

IL PRESIDENTE DI BLASIO: "AVVIATI A SOLUZIONE POSITIVA L' ACQUISIZIONE AL DEMANIO PORTUALE DEI FABBRICATI IN AREA PORTUALE CLODIENSE E IL PERCORSO DI INTEGRAZIONE FRA IL PERSONALE ASPO E ADSP".

Chioggia, 26 gennaio - Il percorso di unificazione amministrativa e gestionale dei porti di Venezia e Chioggia compresi nell' **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale** compie un significativo passo in avanti. Nei giorni scorsi infatti è stato condotto l' accertamento dei requisiti di demanialità del fabbricato n.950 denominato " Centro Direzionale Servizi Portuali-Palazzina Aspo " ricadente nell' ambito **portuale** Val da Rio e da ora ufficialmente trasferito all' ADSPMAS. Lo ha reso noto Fulvio Lino Di Blasio , Presidente dell' **Autorità di Sistema** dei Porti di Venezia e Chioggia a margine dell' inaugurazione del nuovo centro tamponi "drive through" istituito nella sede dell' AdSPMAS di Chioggia. Come emerso nel corso dei lavori della Conferenza di Servizi, appositamente convocata dall' AdSP per perfezionare il processo di allargamento a Chioggia del **Sistema Portuale**, si avviano a soluzione positiva le questioni ancora ad oggi non perfezionate, già all' attenzione della Corte dei Conti: l' acquisizione al Demanio **Portuale** dei fabbricati insistenti sull' area **Portuale** di Chioggia e il percorso di integrazione fra il personale ASPO e AdSP. Circa l' acquisizione degli immobili si procederà con l' attività di accertamento dei requisiti di demanialità di altri edifici che completano l' assetto immobiliare del porto. Si tratta dei fabbricati n. 951 "Palazzina doganale est", n.952 "Gate accesso al porto", n.953 "Palazzina doganale ovest", n.954 "Palazzina servizi portuali" e dei magazzini interni ai terminal n.955, 956, 957, 958, 959, 960. L' incameramento di tale assetto immobiliare avverrà a titolo non oneroso ma ex-lege. Per quanto riguarda il personale di A.S.Po., Azienda Speciale della Camera di Commercio di Venezia-Rovigo, il Presidente Di Blasio ha informato che, nel corso del prossimo mese, cinque dipendenti verranno assunti da ADSPMAS con un contratto di lavoro a tempo indeterminato, inseriti in organico e collocati, sulla base delle competenze possedute e maturate, presso le Direzioni dell' Ente, coerentemente con le strategie di sviluppo previste. Per le assunzioni l' Authority procederà già domani, in sede di Comitato di Gestione, ad una variazione della pianta organica che sarà sottoposta successivamente all' approvazione da parte del MIMS. Di Blasio ha, infine, ringraziato la Camera di Commercio, oltre a tutti i soggetti che hanno collaborato in questi mesi, fra cui Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Chioggia, Direzione Regionale dell' Agenzia del Demanio, PIOOPP e Ministero per la Funzione Pubblica, per la grande sinergia istituzionale e l' impegno profuso nel raggiungimento di tali risultati. Il Presidente ha, inoltre, precisato che si è trattato di un percorso lungo che continuerà anche nei prossimi mesi e vedrà i due enti lavorare sinergicamente nell' interesse del personale e nel



Informatore Navale

Venezia

raggiungimento dell' obiettivo comune di sviluppo del porto e del territorio.

Unificazione porti Venezia e Chioggia

27 gennaio 2022 - Il percorso di unificazione amministrativa e gestionale dei porti di Venezia e Chioggia compresi nell' **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale** compie un significativo passo in avanti. Nei giorni scorsi infatti è stato condotto l' accertamento dei requisiti di demanialità del fabbricato n.950 denominato "Centro Direzionale Servizi Portuali-Palazzina Aspo" ricadente nell' ambito **portuale** Val da Rio e da ora ufficialmente trasferito all' ADSPMAS. Lo ha reso noto Fulvio Lino Di Blasio, Presidente dell' **Autorità di Sistema** dei Porti di Venezia e Chioggia a margine dell' inaugurazione del nuovo centro tamponi "drive through" istituito nella sede dell' AdSPMAS di Chioggia. Come emerso nel corso dei lavori della Conferenza di Servizi, appositamente convocata dall' AdSP per perfezionare il processo di allargamento a Chioggia del **Sistema Portuale**, si avviano a soluzione positiva le questioni ancora ad oggi non perfezionate, già all' attenzione della Corte dei Conti: l' acquisizione al Demanio **Portuale** dei fabbricati insistenti sull' area **Portuale** di Chioggia e il percorso di integrazione fra il personale ASPO e AdSP. Circa l' acquisizione degli immobili si procederà con l' attività di accertamento dei requisiti di demanialità di altri edifici che completano l' assetto immobiliare del porto. Si tratta dei fabbricati n. 951 "Palazzina doganale est", n.952 "Gate accesso al porto", n.953 "Palazzina doganale ovest", n.954 "Palazzina servizi portuali" e dei magazzini interni ai terminal n.955, 956, 957, 958, 959, 960. L' incameramento di tale assetto immobiliare avverrà a titolo non oneroso ma ex-lege. Per quanto riguarda il personale di A.S.Po., Azienda Speciale della Camera di Commercio di Venezia-Rovigo, il Presidente Di Blasio ha informato che, nel corso del prossimo mese, cinque dipendenti verranno assunti da ADSPMAS con un contratto di lavoro a tempo indeterminato, inseriti in organico e collocati, sulla base delle competenze possedute e maturate, presso le Direzioni dell' Ente, coerentemente con le strategie di sviluppo previste. Per le assunzioni l' Authority procederà già domani, in sede di Comitato di Gestione, ad una variazione della pianta organica che sarà sottoposta successivamente all' approvazione da parte del MIMS.



Lavori sulla linea ferroviaria a Vado: Ferrovie convoca la Conferenza dei Servizi

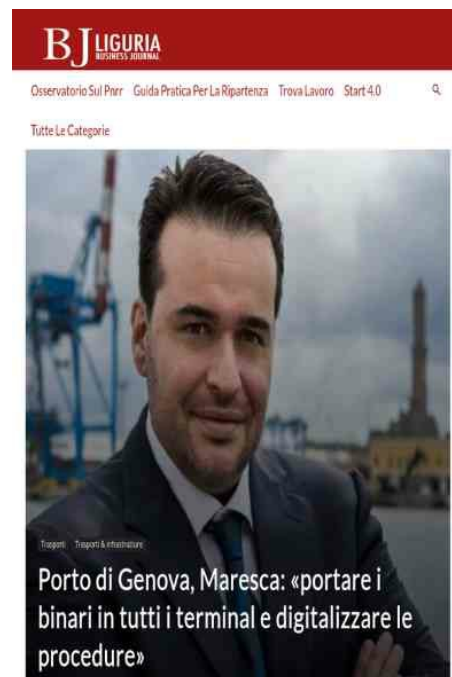
Verrà soppresso il passaggio a livello, realizzato un sottopassaggio ciclopedonale e realizzata una nuova rampa di collegamento stradale

Via alla convocazione della Conferenza di Servizi decisoria per la valutazione e l'approvazione del progetto definitivo delle opere sostitutive al passaggio a livello in corrispondenza di Via Sabazia nel comune di Vado Ligure tramite la realizzazione di una nuova rampa di collegamento stradale e di un nuovo percorso pedonale. La riunione della conferenza dei servizi è stata convocata dal responsabile della struttura organizzativa delle Ferrovie dello Stato e vedrà coinvolti il prossimo 9 febbraio, il comune vadese, la Sovrintendenza (che ha già dato parere favorevole al progetto sugli scavi archeologici nel settembre 2021), la Regione, **Autorità Portuale**, Tirreno Power, Ireti, Consorzio Depurazione Acque e E-Distribuzione. "L'intervento in oggetto si colloca nell'ambito del PNRR, quale opera pubblica di particolare rilevanza e consiste nell'adeguamento e potenziamento dell'impianto di Vado Ligure - Zona Industriale legato ai futuri flussi provenienti dagli sviluppi logistici previsti nel Porto di Vado Ligure con un'infrastruttura adeguata sia in termini di capacità che di prestazioni" dice Rfi. "L'obiettivo importante è adeguare il parco ferroviario con la piattaforma per renderlo efficiente e performante e l'obiettivo raggiungere il 40% delle merci dirette verso la piattaforma trasportate su ferro" spiega il vicesindaco e assessore ai lavori pubblici Fabio Gilardi. Oltre alla soppressione del passaggio a livello sarà creato un sottopassaggio ciclopedonale in via Maestri che collegherà via Cadorna con delle rampe per i disabili e sistemi di illuminazione e in uscita proseguendo su via Sabazia una rampa stradale che approda sull'incrocio via Tecnomasio e via Ferraris, utile come sfogo della viabilità urbana. Inoltre è previsto il rifacimento dei binari di cui uno sarà allungato a 750 metri, come da standard europeo di riferimento, a pieno supporto dello sviluppo dei traffici ferroviari merci da e per il sistema **portuale** regionale. "Dobbiamo esprimere alcuni pareri e piccole osservazioni, siamo a buon punto, l'auspicio è che con quest'anno si possa passare alle fasi successive" conclude Gilardi. La somma totale a conclusione degli interventi si attesta sui 36 milioni di euro. Luciano Parodi



Porto di Genova, Maresca: «portare i binari in tutti i terminal e digitalizzare le procedure»

È necessario portare i binari in tutti i terminal del porto di Genova per utilizzare in pieno i vantaggi offerti dal Terzo valico e digitalizzare le procedure nei porti . Lo ha dichiarato l' assessore allo Sviluppo economico **portuale** e logistico del Comune di Genova Francesco Maresca commentando quanto emerso ieri durante il tavolo porto-città che si è svolto alla presenza del sindaco Marco Bucci e dei rappresentanti dell' **Autorità** di **sistema portuale** mar Ligure occidentale. «Come ha ribadito il sindaco - ha spiegato Maresca - «occorre non abbassare l' attenzione sulle infrastrutture strategiche per la nostra città quindi sulla realizzazione di Terzo Valico e Gronda e in parallelo pensare che non si possa prescindere dalla cura del ferro a servizio del porto, in particolare nell' ultimo miglio, portando binari in tutti i terminal, altrimenti, una volta ultimata una grande opera attesa da decenni come il Terzo Valico non potrà esprimere tutte le proprie potenzialità». Secondo Maresca è «Prioritario anche proseguire con celerità nel processo di digitalizzazione delle procedure, indispensabile per la competitività del nostro scalo, degli operatori della portualità e per snellire i flussi da e per il porto che hanno evidenti ricadute sulla viabilità cittadina»



MenteLocale Genova

Genova, Voltri

La conversione della ex centrale di Sampierdarena in spazio culturale, incontro con Sonia Sandei

Martedì 1 febbraio 2022, alle ore 18.15, presso la sede della Società di Letture Scientifiche a Palazzo Ducale, Sonia Sandei tiene una conferenza sulla conversione della ex centrale di Sampierdarena in spazio culturale aperto sul mare. La conferenza, come sempre gratuita ed aperta a tutti, si tiene in presenza e su Zoom (Passcode: Letture). Per accedere ai locali e alla biblioteca è necessario il greenpass rafforzato secondo le normative Covid.

Genova -Sonia Sandei, vicepresidente di Confindustria, si occupa da tempo del tema della trasformazione della città ed è l'ispiratrice del progetto di conversione della Ex centrale Lanterna di Enel in un nuovo polo culturale. Il progetto, simbolo della transizione energetica, ecologica e digitale del **porto** di **Genova**, ha lo scopo di motivare i visitatori a proseguire il percorso turistico dal **porto** antico fino al quartiere di Sampierdarena, aprendo l'ex centrale alla città: una grande piazza sul mare e sulle banchine, accessibile a tutti, firmata dallo studio genovese Donadel. **Genova** -Sonia Sandei è Head of Electrification di Enel S.p.A. e Vice Presidente Vicario di Confindustria **Genova**. È inoltre membro del Consiglio Generale di Confindustria nazionale. Nel 2018 è stata nominata "Ambasciatrice di **Genova** nel mondo". È tra i soci fondatori dell'Associazione **Genova** Smart City e da ottobre 2019 è entrata a far parte del Comitato di indirizzo di Eticlab. Impegnata dal 2008 nelle Associazioni Confindustriali Territoriali, è stata per due mandati Presidente della Sezione Energia di Unione Industriali Torino; membro del Direttivo e della Giunta di UI Torino per quattro mandati. In Confindustria **Genova** è stata per tre mandati Vice Presidente della Sezione Energia; membro della Giunta, della Commissione Energia e della Commissione Portuale. È lecturer presso corsi universitari e master in materia di trasporto sostenibile, efficienza energetica, generazione distribuita e fonti rinnovabili. Gli eventi sono prodotti e organizzati dalla Società di Letture e Conversazioni Scientifiche, associazione che venne fondata a **Genova** nel 1866 in un momento di evoluzione e di fermento culturale, dopo il compimento dell'Unità d'Italia. Oggi la sua attività prosegue con gli appuntamenti settimanali nella Sede di Palazzo Ducale, con un consiglio rinnovato e un nuovo presidente, Enrico Paroletti. I prossimi appuntamenti: martedì 8 febbraio 2022 ore 18.15 - Giuda, dal diario di una diciottenne in lotta per la vita, con Marina Massone, autrice dell'autobiografia edita da Edizioni Meridiana martedì 15 febbraio 2022 ore 18.15 - Architetture moderne a **Genova**: valorizzazione e divulgazione, con Jacopo Bacconi -presidente e coordinatore di Maledetti architetti, Andrea Canziani-Matteo Fochessati - conservatore della Wolfsoniana di **Genova**, Lorenzo Trompetto - presidente della Fondazione dell'Ordine degli Architetti, Valter Scelsi - professore associato martedì 22 febbraio 2022 ore 18.15 - Presentazione della collana della fondazione Zavarone, con Rosa Elisa Giangoia, Bianca Montale, Anna Sansa, Stefano

MenteLocale Genova

Genova, Voltri

Verdino. Per maggiori informazioni visitare il nuovo sito della Società di Letture Scientifiche.

Assiterminal interviene sul 'Tavolo del mare'

Redazione

GENOVA Assiterminal interviene a proposito del Tavolo del mare, convocato per il 2 Febbraio ed istituito dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per aprire un confronto permanente con le associazioni di categoria e sindacali e approfondire temi generali e specifici che riguardano i porti e la loro sostenibilità economica, sociale e ambientale. Prima richiesta? Iniziamo ad applicare uniformemente quello che c'è! si legge nella nota dell'Associazione Italiana Port & Terminal Operators. Mentre il DL Concorrenza abbrevia (si fa per dire) il suo iter (è stata indicata Maggio come dead line per la conversione) è evidente che senza le idee chiare e uniformità si fa poca strada: il tempo per dare vita a un unico Regolamento sulle concessioni portuali ci sarebbe ancora e potrebbe ridare al Mims un impulso, quel ruolo di regolatore e regista che negli anni sembra essersi disperso ma che tutti gli chiediamo di riprendersi nei fatti. Sennò hanno ragione Luigi Merlo quando parla di un Mims sempre più simile a un centro studi o Alessandro Santi che ripetutamente chiede concretezza per esempio sul tema dragaggi o delle fonti energetiche o ancora Mario Mattioli che non si è ancora stancato di chiedere semplificazioni'. Ripetutamente assistiamo a diverse interpretazioni da parte di alcune AdSp sull'applicazione delle norme in tema ad esempio di riduzione dei canoni concessori o sulle proroghe delle concessioni, o leggiamo di salti in avanti su regolamenti per il rinnovo o la redistribuzione delle concessioni demaniali tailor made. Non riusciamo a comprendere il persistere, tra altri aspetti, delle difficoltà di accettare e mettere in pratica, i principi del riequilibrio economico-finanziario delle concessioni di fronte, tra l'altro, alle sfide che digitalizzazione e sostenibilità pongono sia al concessionario privato che al concedente Stato. Non si dica precisa Assiterminal che la frammentazione del cluster imprenditoriale indebolisce la rappresentatività: sulla stragrande maggioranza del merito delle questioni siamo tutti allineati, anche con i sindacati; tra noi c'è chi deve mediare di più o di meno ma stiamo portando avanti le stesse proposte, abbiamo gli stessi obiettivi. E' evidente sui temi della procedura di infrazione sulla tassazione dei canoni, sull'istituzione di un fondo per i lavoratori portuali, sulla richiesta di riconoscere capacità di investimento del privato a fronte di strumenti di flessibilità concessorie, giusto per fare alcuni esempi. Abbiamo il sudoco sulla carta ma ancora porti con propri PCS e altre amministrazioni che dialogano solo tra loro: altro che cyber risks assessment!. In tutto questo conclude la nota sul Tavolo del mare ancora grazie che dal dl 34/2020 alla l.215/2021 per buona volontà di alcuni funzionari del Mims e la sensibilità di alcuni politici circa 40 milioni di euro di misure a sostegno del settore si siano (meglio forse dire, sarebbero) ottenuti: ma che fatica sentirsi ripetere il mantra chissà cosa dirà il Mef e chissà come le interpreterà l'AdSp di turno Ciascuno



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

ha i suoi modelli, da Trieste a Genova, passando per Ravenna e Palermo: è pur vero che i kingmaker ormai cambiano di continuo ma i presupposti per realizzare un sistema logistico portuale efficace ci potrebbero ancora essere, attraverso un modello in cui i puzzle si tengano senza disperderne i pezzi: a proposito, ricordiamoci che lo sciopero dello scorso 17 Dicembre è solo sospeso!.

Maresca: accelerare sulla digitalizzazione

Redazione

GENOVA Secondo l'assessore comunale Francesco Maresca, è prioritario accelerare sulla digitalizzazione e sulla cura del ferro nell'ultimo miglio. Commentando poi quanto emerso ieri durante il tavolo porto-città che si è svolto alla presenza del sindaco Marco Bucci e dei rappresentanti dell'Autorità di Sistema portuale Mar Ligure occidentale, l'assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico lo ha definito Un'utile occasione di confronto periodico per fare il punto sulle priorità da affrontare per il futuro sviluppo del sistema logistico portuale di Genova. Come ha ribadito il sindaco ha spiegato l'assessore Maresca occorre non abbassare l'attenzione sulle infrastrutture strategiche per la nostra città quindi sulla realizzazione di Terzo Valico e Gronda e in parallelo pensare che non si possa prescindere dalla cura del ferro a servizio del porto, in particolare nell'ultimo miglio, portando binari in tutti i terminal, altrimenti, una volta ultimata una grande opera attesa da decenni come il Terzo Valico non potrà esprimere tutte le proprie potenzialità. È prioritario anche accelerare sulla digitalizzazione, proseguendo con celerità nel processo di digitalizzazione delle procedure, indispensabile per la competitività del nostro scalo, degli operatori della portualità e per snellire i flussi da e per il porto che hanno evidenti ricadute sulla viabilità cittadina.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Depositi chimici a Genova, due interrogazioni per il ministro Giovannini

Mentre l' iter del contestato trasferimento di Superba e Carmagnani risulta impantanato da un mese, Pd e M5S chiedono lumi al Mims

A quasi un mese dal Comitato di Gestione che, secondo quanto comunicato dall' Autorità di Sistema Portuale di Genova, 'ha dato mandato agli uffici di destinare 30 milioni di euro del Programma Straordinario alla ricollocazione dei depositi chimici e di definire gli atti demaniali in accoglimento dell' istanza presentata da Superba S.r.l. per la ricollocazione degli stessi presso Ponte Somalia', la versione definitiva del provvedimento ancora latita, malgrado la delicatezza dell' argomento. I membri del Comitato favorevoli (Andrea La Mattina e Rino Canavese) avevano chiesto alcune modifiche prima della protocollazione del documento e dell' avvio delle procedure deliberate: il rigetto delle istanze concorrenti a quelle di Superba (fatta salva quella di Carmagnani), l' autorizzazione alla procedura di accordo sostitutivo con Superba, l' impegno all' utilizzo dei 30 milioni per la ricollocazione stanziati dal programma straordinario delle opere portuali del Commissario Straordinario per la ricostruzione del Morandi. SHIPPING ITALY è in possesso di una versione della delibera (la trovate qui) risalente all' 11 gennaio scorso, in cui sono evidenti alcune modifiche apportate in corso di seduta (fra cui la specificazione che le valutazioni tecniche sul progetto siano fatte anche 'ai fini della sicurezza' e il vincolo, quanto all' impiego dei 30 milioni pubblici, 'a garantire maggiore sicurezza, incremento della tutela ambientale e il mantenimento di un' attività economica di rilevanza strategica'), ma il documento non risulta protocollato, i membri del Comitato fino ad alcuni giorni fa non ne avevano notizia e dall' ente nulla è filtrato ad oggi sulla stesura definitiva. Analogamente non risulta che al Consiglio di Stato sia ancora stata sottoposta la documentazione per l' Adeguamento Tecnico Funzionale che l' ente ha chiesto di adottare al fine di consentire la movimentazione dei prodotti di Superba su ponte Somalia. Intanto, però, a Roma sono arrivate invece due interrogazioni parlamentari sull' argomento al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini. Una, firmata da Andrea Romano (del Partito Democratico, che sta vagliando quale candidato sindaco il nome di Ariel Dello Strologo, consigliere di amministrazione di Superba) si incentra sulle problematiche relative alla perdita di traffici di Grimaldi oggi operati su Ponte Somalia dall' attuale terminalista (Terminal San Giorgio), in chiave di continuità territoriale e occupazionale, pur non dimenticando le 'diverse preoccupazioni, sotto il profilo della sicurezza, espresse a più riprese e pubblicamente dai cittadini abitanti nel quartiere'. L' altra, firmata da Roberto Traversi (Movimento 5 Stelle), si impernia sulle tematiche relative ai rischi per la navigazione aeroportuale e per quella portuale e contesta, chiedendone conto a Giovannini cui l' ente fa capo, il percorso amministrativo scelto dall' **Adsp**: 'Tale rilocalizzazione, essendo pericolosa e incompatibile con il contesto portuale e residenziale



Shipping Italy

Genova, Voltri

di Sampierdarena, non poteva essere approvata dal Comitato di gestione dell' **Adsp** del **Mar ligure occidentale** attraverso l' inadeguato strumento dell' adeguamento tecnico-funzionale (Atf), ma casomai con una variante al piano regolatore portuale vigente, se non lo vietasse la suddetta ordinanza n. 32 (del 2001 della Capitaneria di Porto, ndr) e le direttive europee in materia ambientale e di distanza dai centri abitati'.

"Un patto con le famiglie genovesi per investire sui depositi portuali" / INTERVISTA

Vsl Club spa rafforza l'alleanza con le famiglie genovesi cui fa capo Depositi portuali spa, con l'obiettivo di far crescere le aziende della holding ma anche di affacciarsi insieme sul mercato a caccia di nuove occasioni

Vsl Club spa rafforza l'alleanza con le famiglie genovesi cui fa capo Depositi portuali spa, con l'obiettivo di far crescere le aziende della holding ma anche di affacciarsi insieme sul mercato a caccia di nuove occasioni di business. Fabrizio Vettosi, fondatore e direttore di Vsl Club, specializzata nel mondo dell'industria marittima, spiega l'operazione e rilancia il progetto presentato dagli alleati-soci per ampliarsi a Ponte Somalia, bocciato dall'**Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale** che in quell'area vuole mettere i depositi chimici di Superba e Carmagnani. Di operazione si tratta? «Consiste in un aumento di capitale di Vsl club riservato a Depositi portuali spa, la holding che controlla Saar e partecipa a Sampierdarena Olii, che la porterà ad avere una partecipazione del 10%. A sua volta, con il ricavato Vsl club acquisirà il 10% di Depositi portuali. Quindi Depositi portuali e le famiglie che la controllano, Costa, Marsano e Campanini-Bonomi si rafforzeranno in Vsl club - dove è già presente come azionista Saar con una quota inferiore al 5% - salendo attorno al 15% al netto degli strumenti finanziari partecipativi. Paolo Marsano entrerà nel consiglio, dove siede già Beppe Costa, figura di riferimento di Depositi portuali». Quali sono le finalità? «L'operazione ha una logica industriale. Da un lato Depositi portuali si apre a partecipare più attivamente alla nostra operatività, quindi ad avere un occhio globale su tutte le attività che vanno dagli investimenti al lavoro di advisory nel mondo portuale e marittimo, mentre noi entriamo nella compagine dell'azienda e cerchiamo di accompagnarne lo sviluppo futuro, che passa attraverso anche l'entrata in forza delle nuove generazioni che hanno l'ambizione di crescere, sia per linee interne sia attraverso acquisizioni. Depositi portuali è oggi il maggior centro logistico per gli olii vegetali, prodotti edibili e prodotti chimici che opera in alto Tirreno, inclusi anche Francia e Spagna e spero che potrebbe essere un polo aggregante di altre realtà simili in Italia». Intanto però l'Adsp ha respinto il progetto di Sampierdarena Olii, Silomar e Saar Depositi portuali, per la realizzazione di un deposito di rinfuse liquide, alimentari e non, a Ponte Somalia. «Mi auguro che il progetto ci sia ancora. Noi abbiamo assistito Depositi portuali Saar per la presentazione dell'istanza, che prevede 25 milioni di investimento senza nessuna contribuzione pubblica. Quando leggo che nel piano di impresa della Superba c'è anche la costruzione di 30 mila metri cubi di cisterne di acciaio inox, mi chiedo se si tratti solo del trasferimento di prodotti infiammabili da Multedo a Ponte Somalia o se non sia un'attività in competizione per sviluppare altri prodotti perché le cisterne in acciaio inox servono per gli edibili e i chimici. Ma se è così non chiedi i contributi

The screenshot shows the top part of a web page. At the top right, there is a navigation menu with 'LA STAMPA', 'LOGIN', 'EVENTI', 'BLOG', 'AUDIO & VIDEO', 'ARCHIVIO', and 'ENG'. The main header features the 'The Medi Telegraph' logo with the tagline 'Seguisci le notizie del territorio'. Below the header, there is a breadcrumb trail 'Trasporti > Porti >'. The article title is '«Un patto con le famiglie genovesi per investire sui depositi portuali» / INTERVISTA'. A short introductory paragraph follows. A large 'Informativa' (Cookie Consent) banner is overlaid on the page, containing text about cookies and user preferences, with two buttons: 'Scegli e personalizza' and 'Accetta'.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

pubblici. I 30 milioni pubblici sono per la delocalizzazione. Se qualcuno mi spiega che sbaglio ne prendo atto». Com'è il momento per il mondo marittimo? «I due settori che oggi vanno bene purtroppo non vedono protagonisti italiani. Se consideriamo che Aponte non è italiano, non abbiamo una società container in Italia e non abbiamo ormai più operatori, eccetto d' Amico, di un certo spessore nel settore bulk. Sono i due settori che vanno bene, quindi non beneficiamo di questo. Per il resto, sul fatto che i noli siano alti o bassi, è il mercato che li fa. Sostanzialmente il mercato dei noli container è in tensione più per la congestione dei porti e dei retroporti che per la domanda, anche perché la domanda è aumentata in un tempo molto stretto, l' esigenza di fare o rifare le scorte è stata limitata a un periodo molto ristretto e non tutti i porti avevano infrastrutture capaci di evadere nei retroporti le merci che si sono congestionate. Quindi porti e retroporti si sono congestionati e da qui la mancanza di stiva. E' una situazione che secondo me si andrà a normalizzare nel 2022».

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

«Diga di Genova strategica, le soluzioni sono possibili»

Un' opera strategica, «da realizzare nei tempi previsti e con gli accorgimenti necessari». È la nuova diga foranea del porto di Genova e a parlare è Massimiliano Atelli, presidente della commissione al ministero

Genova - Un' opera strategica, «da realizzare nei tempi previsti e con gli accorgimenti necessari». È la nuova diga foranea del **porto** di **Genova** e a parlare è Massimiliano Atelli, presidente della commissione che al ministero della Transizione ecologica si occupa di Valutazione di impatto ambientale e Valutazione ambientale strategica (Via e Vas). È di ieri infatti la notizia, pubblicata dal Secolo XIX, delle integrazioni chieste dalla commissione su 19 punti del progetto della diga. «Confermo che Autorità portuale e Commissione Via-Vas - spiega Atelli - sono e saranno concentrate, con uno sforzo convergente al massimo dell' operatività per le rispettive strutture, nel rispetto naturalmente dei ruoli, sul progetto della nuova diga foranea del **porto** di **Genova**. Un intervento la cui importanza e strategicità è assolutamente chiara, da realizzare nei tempi previsti e con gli accorgimenti necessari, anche sul piano ambientale». Da qui «alcune richieste di approfondimento (l' intervento è del valore di quasi un miliardo di euro), anche attraverso rilievi la cui fattibilità concreta non richiede, tuttavia - secondo Atelli - l' impiego di mezzi eccezionali». Il presidente spiega che negli incontri bilaterali «i nostri tecnici hanno evidenziato che vi sono soluzioni in grado di coniugare la necessaria qualità dei rilievi con tecniche di effettuazione ordinarie», e conferma che la commissione farà un sopralluogo a **Genova**, perché «per capire appieno come fare presto e bene un intervento di questa taglia è senz' altro importante leggere, ma andare sul posto è meglio».

LA STAMPA LOGIN EVENTI BLOG AUDIO & VIDEO ARCHIVIO ENG

The Medi Telegraph Shipping & International Transport

Trasporti > Porti >

«Diga di Genova strategica, le soluzioni sono possibili»

Un' opera strategica, da realizzare nei tempi previsti e con gli accorgimenti necessari. È la nuova diga foranea del porto di Genova e a parlare è Massimiliano Atelli, presidente della commissione al ministero

10x Speed

Informativa [Continua senza accettare](#)

Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella [cookie policy](#). Per quanto riguarda la pubblicità, noi e [terze parti](#) selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e fare una scansione attiva delle caratteristiche del dispositivo ai fini dell'identificazione, al fine di archiviare e/o accedere a informazioni su un dispositivo e trattare dati personali come i tuoi dati di utilizzo, per le seguenti **finalità pubblicitarie**: annunci e contenuti personalizzati, valutazione degli annunci e del contenuto, osservazioni del pubblico e sviluppo di prodotti. Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello delle preferenze. Puoi acconsentire all' utilizzo di tali tecnologie utilizzando il pulsante "Accetta". Chiudendo questa informativa, continui senza accettare.

[Scegli e personalizza](#) [Accetta](#)

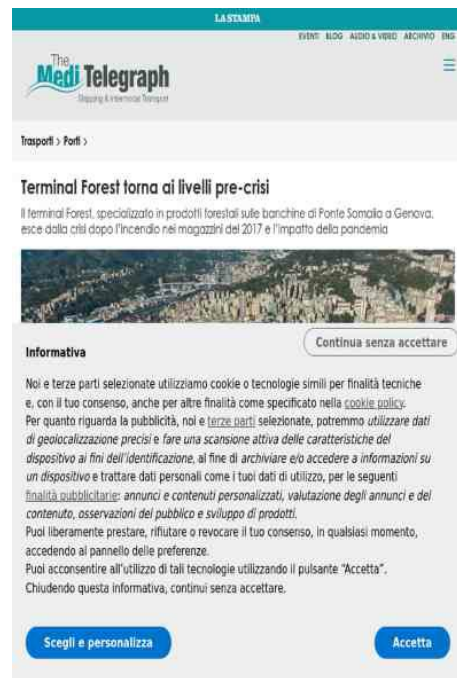
The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Terminal Forest torna ai livelli pre-crisi

Il terminal Forest, specializzato in prodotti forestali sulle banchine di Ponte Somalia a Genova, esce dalla crisi dopo l'incendio nei magazzini del 2017 e l'impatto della pandemia

Il terminal Forest, specializzato in prodotti forestali sulle banchine di Ponte Somalia a **Genova**, esce dalla crisi dopo l' incendio nei magazzini del 2017 e l' impatto della pandemia. Nel 2021 è riuscito a ottenere gli stessi risultati del 2016, movimentando merce per 116 mila tonnellate, via nave e tramite container; oltre 1.000 gli avviamenti di manodopera Culmv (con la redditività per giornata più elevata del **porto** di **Genova** fornisce il più alto contributo alle spese generali della Compagnia): «Siamo stati in grado - commenta l' amministratore delegato Ettore Campostano - di superare due ostacoli enormi come l' incendio e il coronavirus. Oltre al rifacimento del magazzino, abbiamo continuato a investire, con l' obiettivo di ridurre l' impatto ambientale (a esempio avviando una campagna di sostituzione dei carrelli con nuovi mezzi elettrici), di aumentare l' efficienza energetica e di potenziare il livello del servizio offerto. Come ogni anello della catena logistica - aggiunge Campostano -, stiamo facendo, e continueremo a fare, i conti con uno scenario altamente complesso. In primo luogo globalmente, con l' esplosione del costo delle materie prime e la loro carenza, la criticità negli approvvigionamenti e in genere nell' iter logistico aggravata dalla pandemia, il ritorno dell' inflazione e crescita dei costi dell' energia. E pure localmente, con l' avvio dei programmi di rinnovamento infrastrutturale del **porto**». Forest ha chiesto più spazi per «per poter crescere». «Speriamo - è la conclusione di Campostano - che si possa trovare una soluzione adeguata, anche per mantenere il traffico dei prodotti forestali».



The screenshot shows the website interface for 'The Medi Telegraph'. At the top, there is a navigation bar with 'LA SELMA' and links for 'EVENTI', 'BLOG', 'AUDIO & VIDEO', 'ARCHIVIO', and 'ENG'. The main content area displays the article title 'Terminal Forest torna ai livelli pre-crisi' and a sub-headline: 'Il terminal Forest, specializzato in prodotti forestali sulle banchine di Ponte Somalia a Genova, esce dalla crisi dopo l'incendio nei magazzini del 2017 e l'impatto della pandemia'. Below the text is a small image of the port area. At the bottom of the page, there is a cookie consent banner with the text: 'Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella [cookie policy](#). Per quanto riguarda la pubblicità, noi e [terze parti](#) selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e fare una scansione attiva delle caratteristiche del dispositivo ai fini dell'identificazione, al fine di archiviare e/o accedere a informazioni su un dispositivo e trattare dati personali come i tuoi dati di utilizzo, per le seguenti finalità pubblicitarie: annunci e contenuti personalizzati, valutazione degli annunci e del contenuto, osservazioni del pubblico e sviluppo di prodotti. Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello delle preferenze. Puoi acconsentire all'utilizzo di tali tecnologie utilizzando il pulsante "Accetta". Chiudendo questa informativa, continui senza accettare.' The banner includes two buttons: 'Scegli e personalizza' and 'Accetta'.

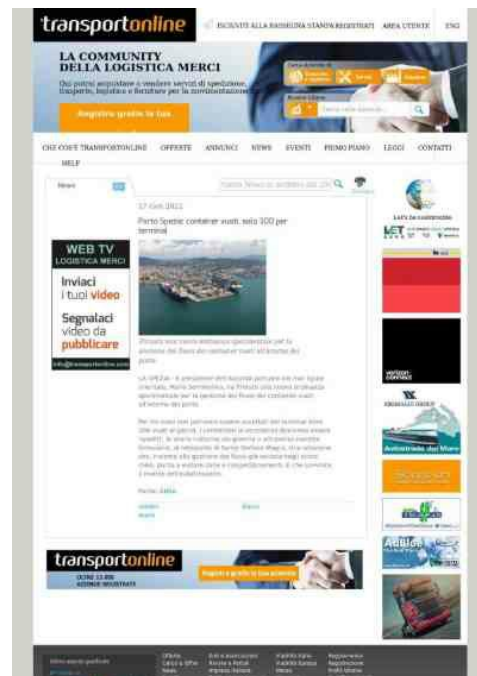
Transportonline

La Spezia

Porto Spezia: container vuoti, solo 300 per terminal

Firmata una nuova ordinanza sperimentale per la gestione dei flussi dei container vuoti all'interno del porto.

LA SPEZIA - Il presidente dell'Autorità portuale del mar ligure orientale, Mario Sommariva, ha firmato una nuova ordinanza sperimentale per la gestione dei flussi dei container vuoti all'interno del porto. Per tre mesi non potranno essere accettati dai terminal oltre 300 vuoti al giorno. I contenitori in eccedenza dovranno essere 'spediti', in orario notturno via gomma o attraverso navette ferroviarie, al retroporto di Santo Stefano Magra. Una soluzione che, insieme alla gestione dei flussi già avviata negli scorsi mesi, punta a evitare code e congestionamenti. E che convince il mondo dell'autotrasporto.



Anex, secondo operatore turistico al mondo, investe sulle crociere per Ravenna

Per il suo sbarco in Italia, Anex Travel Group, il secondo operatore turistico al mondo per fatturato - con un giro d'affari 10 miliardi di euro nel pre-pandemia - sceglie Rimini e la Romagna. Il colosso dei viaggi - attivo su 33 mercati di destinazione raggiunti con più di 300 rotte su 62 scali internazionali da una flotta di 46 aerei con la livrea Azurair, 3.000 guide turistiche in 150 città collegate e in portafoglio una nave da crociera - ha deciso di aprire i suoi uffici direttivi, spalmati su 230 metri quadri, all'interno dell'aeroporto 'Federico Fellini' di Rimini, destinato a diventare un 'hub' di primo piano per l'intero territorio nazionale. In campo da 25 anni Anex Travel Group - punto di riferimento in Russia e Ucraina e, con l'acquisto del tour operator tedesco Neckermann in forte ascesa anche in Germania, mercati da sempre legati alla Riviera Romagnola - è specializzato in vacanze balneari, 'City Breaks' e viaggi di lusso e presenta un'offerta 'integrata' che spazia dai trasporti ad ospitalità e servizi in 150 città. Con l'apertura degli uffici al 'Fellini', osserva in conferenza stampa Claudio Abbadessa direttore generale Italia del gruppo Anex, "diventiamo un partner strategico dell'aeroporto di Rimini che intendiamo valorizzare come 'hub' per il Paese. Il prossimo 28 maggio, in arrivo da Kiev, ci sarà il primo volo che atterrerà in Romagna, "poi speriamo di avere la 'Green Line' per operare dal mercato russo ma, intanto, inizieremo con il volo dall'Ucraina con i brand Anex Tour e Intourist. Nel 2023 saremo presenti con il marchio Neckermann ossia con il mercato tedesco". E oltre al 'cielo', ci sarà spazio anche per il 'mare'. "L'anno scorso abbiamo comprato una nave da crociera - sottolinea Abbadessa - siamo in contatto con le Autorità di Ravenna per farla approdare al **porto**" della città romagnola, in modo da lavorare in sinergia con l'aeroporto riminese. Nello scalo, argomenta il manager, "avremo in ufficio una ventina di persone poi ci saranno 15-20 'Tour Leaders". Sul territorio, conclude, Abbadessa "abbiamo fatto accordi non solo con gli hotel ma con tutta la filiera" del turismo. Per il momento sono stati contrattualizzati "150-160 alberghi per 1.500 camere". (ANSA).



Porti: da Cdp 21 mln per riqualificazione Carrara

Per migliorare accessibilità e sicurezza

(ANSA) - **CARRARA** (MASSA **CARRARA**), 27 GEN - Migliorare l'accessibilità al **porto** di **Marina** di **Carrara** (Masa **Carrara**), garantire una maggiore sicurezza e contribuire alla rigenerazione urbana e alla sostenibilità paesaggistica: sono gli obiettivi del finanziamento del valore di 21 milioni di euro che Cassa depositi e prestiti (Cdp) ha concesso all'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale (Adsp Mlor) per la riqualificazione del **porto** di **Marina** di **Carrara**. Nel dettaglio, si legge in una nota dell'Autorità di sistema, le risorse verranno utilizzate per i lavori di riqualificazione funzionale e ambientale del waterfront nel **porto** carrarino, che avranno un impatto positivo anche sullo sviluppo dell'indotto commerciale e turistico sul territorio. Il progetto complessivo prevede anche la valorizzazione della zona attigua al **porto**, con la realizzazione di una nuova piazza che si affaccerà direttamente sul mare, integrata a percorsi pedonali, caratterizzati da dune, vegetazione mediterranea e scogliere. Il finanziamento sarà inoltre destinato a interventi relativi alla viabilità, consentendo un miglioramento dei collegamenti al **porto**. Il **porto** di **Marina** di **Carrara** nel 2021 ha visto un incremento del traffico di merci di circa il 32% sull'anno precedente, con oltre 3,4 milioni di tonnellate movimentate; mentre il settore container ha superato i 100.000 Teu per la prima volta nella storia del **porto**. (ANSA).



CDP: 21 mln per sicurezza e sostenibilità porto di Marina di Carrara

(FERPRESS) Massa-Carrara, 27 GEN Migliorare l'accessibilità al porto, garantire una maggiore sicurezza e contribuire alla rigenerazione urbana e alla sostenibilità paesaggistica: sono questi gli obiettivi del finanziamento del valore di 21 milioni di euro che Cassa Depositi e Prestiti (CDP) ha concesso all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (AdSP MLOR) per la riqualificazione del porto di Marina di Carrara. Nel dettaglio, le risorse verranno utilizzate per i lavori di riqualificazione funzionale e ambientale del waterfront nel porto carrarino (lotti 1, 2 e 4), che avranno un impatto positivo anche sullo sviluppo dell'indotto commerciale e turistico sul territorio, generando un significativo aumento occupazionale in tutti i settori coinvolti, come ad esempio il manifatturiero e il cantieristico, oltre a consentire alla città di godere di un'ampia passeggiata sul mare in corrispondenza del molo di ponente. Il progetto complessivo prevede anche la valorizzazione della zona attigua al porto, con la realizzazione di una nuova piazza che si affaccerà direttamente sul mare, integrata a percorsi pedonali, caratterizzati da dune, vegetazione mediterranea e scogliere. Il finanziamento sarà inoltre destinato a interventi relativi alla viabilità, consentendo un miglioramento dei collegamenti al porto. L'operazione rafforza la collaborazione tra CDP e l'AdSP MLOR finalizzata a sostenere la forte crescita del porto del Marina di Carrara, che nel 2021 ha visto un incremento del traffico di merci di circa il 32% sull'anno precedente, con oltre 3,4 milioni di tonnellate movimentate; mentre il settore container ha superato i 100.000 Teu (twenty feet equivalent unit, unità di misura che nei trasporti navali indica il container da 20×12×8 piedi) per la prima volta nella storia del porto, che resta tra i principali a livello mondiale specializzati nella movimentazione dei prodotti lapidei.

Ferpress
AGENZIA DI INFORMAZIONE, TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E LOGISTICA
<http://www.ferpress.it>

CDP: 21 mln per sicurezza e sostenibilità porto di Marina di Carrara

Author : com

Date : 27 Gennaio 2022

(FERPRESS) - Massa-Carrara, 27 GEN - Migliorare l'accessibilità al porto, garantire una maggiore sicurezza e contribuire alla rigenerazione urbana e alla sostenibilità paesaggistica: sono questi gli obiettivi del finanziamento del valore di 21 milioni di euro che Cassa Depositi e Prestiti (CDP) ha concesso all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (AdSP MLOR) per la riqualificazione del porto di Marina di Carrara.

Nel dettaglio, le risorse verranno utilizzate per i lavori di riqualificazione funzionale e ambientale del waterfront nel porto carrarino (lotti 1, 2 e 4), che avranno un impatto positivo anche sullo sviluppo dell'indotto commerciale e turistico sul territorio, generando un significativo aumento occupazionale in tutti i settori coinvolti, come ad esempio il manifatturiero e il cantieristico, oltre a consentire alla città di godere di un'ampia passeggiata sul mare in corrispondenza del molo di ponente.

Il progetto complessivo prevede anche la valorizzazione della zona attigua al porto, con la realizzazione di una nuova piazza che si affaccerà direttamente sul mare, integrata a percorsi pedonali, caratterizzati da dune, vegetazione mediterranea e scogliere. Il finanziamento sarà inoltre destinato a interventi relativi alla viabilità, consentendo un miglioramento dei collegamenti al porto.

L'operazione rafforza la collaborazione tra CDP e l'AdSP MLOR finalizzata a sostenere la forte crescita del porto del Marina di Carrara, che nel 2021 ha visto un incremento del traffico di merci di circa il 32% sull'anno precedente, con oltre 3,4 milioni di tonnellate movimentate; mentre il settore container ha superato i 100.000 Teu (twenty feet equivalent unit, unità di misura che nei trasporti navali indica il container da 20×12×8 piedi) per la prima volta nella storia del porto, che resta tra i principali a livello mondiale specializzati nella movimentazione dei prodotti lapidei.

1/3

Informare

Marina di Carrara

Cassa Depositi e Prestiti finanzia con 21 milioni di euro la riqualificazione del porto di Marina di Carrara

Interventi volti a garantire una maggiore sicurezza e alla rigenerazione urbana

Cassa Depositi e Prestiti ha concesso all' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** un finanziamento del valore di 21 milioni di euro per la riqualificazione del porto di Marina di Carrara, con lo scopo di migliorare l'accessibilità al porto, garantire una maggiore sicurezza e contribuire alla rigenerazione urbana e alla sostenibilità paesaggistica. Le risorse verranno utilizzate per i lavori di riqualificazione funzionale e ambientale del waterfront nel porto carrarino (lotti 1, 2 e 4), che avranno un impatto positivo anche sullo sviluppo dell' indotto commerciale e turistico sul territorio, generando un significativo aumento occupazionale in tutti i settori coinvolti, come ad esempio il manifatturiero e il cantieristico, oltre a consentire alla città di godere di un' ampia passeggiata sul mare in corrispondenza del molo di ponente. Il progetto complessivo prevede anche la valorizzazione della zona attigua al porto, con la realizzazione di una nuova piazza che si affaccerà direttamente sul mare, integrata a percorsi pedonali, caratterizzati da dune, vegetazione mediterranea e scogliere. Il finanziamento sarà inoltre destinato a interventi relativi alla viabilità, consentendo un miglioramento dei collegamenti al porto.



Informazioni Marittime

Marina di Carrara

Da Cdp 21 milioni per il waterfront di Marina di Carrara

Approvato un finanziamento per la riqualificazione urbana, gli accessi al porto, una nuova piazza e percorsi pedonali

L' Autorità di sistema portuale di Marina di Carrara (che fa capo al **porto** di La Spezia) ha ottenuto da Cassa depositi e prestiti un finanziamento da 21 milioni di euro per la riqualificazione del waterfront e degli accessi portuali. Le risorse verranno utilizzate per i lavori di riqualificazione funzionale e ambientale del waterfront nel **porto** carrarino (lotti 1, 2 e 4), che avranno un impatto positivo anche sullo sviluppo dell' indotto commerciale e turistico sul territorio, «generando - scrive l' autorità portuale in una nota - un significativo aumento occupazionale in tutti i settori coinvolti, come ad esempio il manifatturiero e il cantieristico, oltre a consentire alla città di godere di un' ampia passeggiata sul mare in corrispondenza del molo di Ponente». Il progetto complessivo prevede anche la valorizzazione della zona attigua al **porto**, con la realizzazione di una nuova piazza che si affaccerà direttamente sul mare, integrata a percorsi pedonali, caratterizzati da dune, vegetazione mediterranea e scogliere. Il finanziamento sarà inoltre destinato a interventi relativi alla viabilità, consentendo un miglioramento dei collegamenti al **porto**. Nel 2021 il **porto** di Marina di Carrara ha incrementato il traffico di merci di circa il 32 per cento sull' anno precedente, con oltre 3,4 milioni di tonnellate movimentate. I container hanno superato per la prima volta la soglia dei 100 mila TEU, in un **porto** che resta specializzato nell' esportazione del famoso marmo delle Alpi Apuane.



Port News

Marina di Carrara

21 milioni di euro per Marina di Carrara

Migliorare l'accessibilità al porto, garantire una maggiore sicurezza e contribuire alla rigenerazione urbana e alla sostenibilità paesaggistica: sono questi gli obiettivi del finanziamento del valore di 21 milioni di euro che Cassa Depositi e Prestiti (CDP) ha concesso all'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (AdSP MLOR)** per la riqualificazione del porto di Marina di Carrara. Nel dettaglio, le risorse verranno utilizzate per i lavori di riqualificazione funzionale e ambientale del waterfront nel porto carrarino (lotti 1, 2 e 4), che avranno un impatto positivo anche sullo sviluppo dell'indotto commerciale e turistico sul territorio, generando un significativo aumento occupazionale in tutti i settori coinvolti, come ad esempio il manifatturiero e il cantieristico, oltre a consentire alla città di godere di un'ampia passeggiata sul mare in corrispondenza del molo di ponente. Il progetto complessivo prevede anche la valorizzazione della zona attigua al porto, con la realizzazione di una nuova piazza che si affaccerà direttamente sul mare, integrata a percorsi pedonali, caratterizzati da dune, vegetazione mediterranea e scogliere. Il finanziamento sarà inoltre destinato a interventi relativi alla viabilità, consentendo un miglioramento dei collegamenti al porto. L'operazione rafforza la collaborazione tra CDP e l'**AdSP MLOR** finalizzata a sostenere la forte crescita del porto del Marina di Carrara, che nel 2021 ha visto un incremento del traffico di merci di circa il 32% sull'anno precedente, con oltre 3,4 milioni di tonnellate movimentate; mentre il settore container ha superato i 100.000 Teu (twenty feet equivalent unit, unità di misura che nei trasporti navali indica il container da 20×12×8 piedi) per la prima volta nella storia del porto, che resta tra i principali a livello mondiale specializzati nella movimentazione dei prodotti lapidei.

di Redazione Port News

Menu

f t in @ Q

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Setteentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE



Questo sito utilizza cookie per personalizzare i contenuti, fornire servizi legati ai social media e migliorare il nostro traffico. Continuando la navigazione accetti i loro impieghi.

OK

Marina di Carrara, Cdp finanzia la riqualificazione del porto

Cdp ricorda che il porto ha visto nel 2021 un incremento del traffico di merci di circa il 32% sull' anno prima, con oltre 3,4 milioni di tonnellate movimentate

Marina di Carrara - Migliorare l' accessibilità al porto, garantire una maggiore sicurezza e contribuire alla rigenerazione urbana e alla sostenibilità paesaggistica. A questo servirà il finanziamento di 21 milioni di euro che Cassa depositi e prestiti ha concesso all' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale (Adsp Mlor)** per riqualificare il porto di Marina di Carrara. Lo comunica Cdp in una nota spiegando che le risorse verranno utilizzate per i "lavori di riqualificazione funzionale e ambientale del waterfront nel porto carrarino (lotti 1, 2 e 4), che avranno un impatto positivo anche sullo sviluppo dell' indotto commerciale e turistico sul territorio, generando un significativo aumento occupazionale in tutti i settori coinvolti, come ad esempio il manifatturiero e il cantieristico, oltre a consentire alla città di godere di un' ampia passeggiata sul mare in corrispondenza del molo di ponente". Il progetto complessivo prevede anche la valorizzazione della zona attigua al porto, con la realizzazione di una nuova piazza che si affaccerà direttamente sul mare, integrata a percorsi pedonali, caratterizzati da dune, vegetazione mediterranea e scogliere. Parte dei soldi serviranno inoltre a realizzare interventi di viabilità, consentendo un miglioramento dei collegamenti al porto. Cdp ricorda infine che il porto ha visto nel 2021 un incremento del traffico di merci di circa il 32% sull' anno prima, con oltre 3,4 milioni di tonnellate movimentate. "Per la prima volta nella storia del porto", specializzato per la movimentazione dei prodotti lapidei, il settore container ha superato i 100mila TEU.

Helvetius



MENU **ShipMag** CERCA Q

Crociera Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech

PORTI

Marina di Carrara, Cdp finanzia la riqualificazione del porto

27 GENNAIO 2022 - Helvetius

Shipping Italy

Marina di Carrara

Crescono i numeri di Grendi che chiede aree a Carrara e cortegge il transshipment di container a Cagliari

Il fatturato consolidato nel 2021 ha superato i 68 milioni di euro (+19%) e per il 2022 le previsioni sono di un ulteriore balzo del 10%

Il Gruppo Grendi si gode i risultati in netta crescita del 2021, prevede un'ulteriore balzo in avanti per il 2022, chiede maggiori spazi a Marina di Carrara e propone ai global carrier il nuovo terminal container Mito per movimentazioni di container in transshipment. È questo, in sintesi, il quadro delle novità emerse dalla consueta conferenza stampa di inizio anno della società guidata dai fratelli Costanza e Antonio Musso. Il fatturato consolidato nell'anno appena trascorso è risultato in crescita a 68,6 milioni di euro, cresciuto del +19% sul 2020 e raddoppiato rispetto ai 33,8 milioni del 2016, anno in cui il Gruppo Grendi ha spostato la sua base operativa da **vado** Ligure ai 45mila mq del terminal portuale attualmente occupato a Marina di Carrara. Costanza Musso parlando del 2022 ha detto di aspettarsi 'una crescita ulteriore del 10%' mentre Antonio ha colto l'occasione per sottolineare come ci sia attualmente 'un tappo in porto e nelle aree limitrofe' dello scalo toscano, mostrandosi ottimista sulla possibilità di vedere accontentate le richieste di potersi allargare. Oltre al consolidato business della linea marittima fra Carrara e la Sardegna (porti di Cagliari e Olbia) che, anche grazie alla totale liberalizzazione del trasporto merci con lo stop ai contributi concessi a Tirrenia Cin, è previsto in crescita essendo Grendi l'unico operator a offrire un collegamento quotidiano, l'azienda ha iniziato a diversificare geograficamente l'attività: 'Il Gruppo ha aperto nuove linee di business aggiuntive verso il Centro e Sud Italia per offrire soluzioni di logistica integrata a grandi gruppi industriali e della grande distribuzione. Queste strategie sono state premianti rispetto al 2020 e hanno visto crescere entrambe le linee di business consolidate del Gruppo (MA Grendi dal 1828 - trasporti terrestri e collettame e Grendi Trasporti Marittimi - trasporti marittimi e terminal portuali)' ha spiegato l'a.d. di Grendi Trasporti Marittimi. 'Abbiamo inoltre potenziato le soluzioni di distribuzione e collettame in Lazio, nell'ambito di un progetto strategico di consolidamento del gruppo sul territorio nazionale e in modo complementare alle altre soluzioni di trasporto integrato che fanno parte dell'offerta Grendi. Nel 2022 contiamo di continuare a crescere a doppia cifra con trasporti e distribuzione in Sud Italia e consolidando la nostra posizione in Sardegna' aggiunge Costanza Musso. Più in dettaglio i terminal del gruppo a Marina di Carrara, Olbia e Cagliari nel 2021 hanno visto transitare 148.800 Teu complessivi, a cui si aggiungono i 30.045 Teu del traffico containerizzato internazionale e oltre 892mila metri lineari equivalenti di merce che con il traffico container internazionale superano quota 1 milione di metri lineari equivalenti (+23%). In particolare nel 2021 sono cresciuti i volumi trasportati in container (+18%) e su merce rotabile (+34%) rispetto al 2020. Lo sviluppo delle attività è stato sostenuto da

The screenshot shows the top part of a web article on the 'SHIPPING ITALY.IT' website. The page has a dark blue header with a search icon and a menu icon. Below the header is the site's logo and tagline: 'SHIPPING ITALY.IT Il quotidiano online del trasporto marittimo'. The article title is 'Crescono i numeri di Grendi che chiede aree a Carrara e cortegge il transshipment di container a Cagliari'. Below the title is a sub-headline: 'Il fatturato consolidato nel 2021 ha superato i 68 milioni di euro (+19%) e per il 2022 le previsioni sono di un ulteriore balzo del 10%'. The author is 'DI REDAZIONE SHIPPING ITALY' and the date is '27 GENNAIO 2022'. There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Print. At the bottom of the screenshot, there is a navigation bar with icons for back, Facebook, Twitter, LinkedIn, and Print.

Shipping Italy

Marina di Carrara

un intenso programma di investimenti pari a circa 4,7 milioni (soprattutto per magazzini, terminal e mezzi), pari al 7% del fatturato 2021. L'obiettivo è che gli investimenti raggiungano il 10% alla fine dell'anno in corso, nell'ambito di un programma quinquennale (2019-2023) complessivo da 22 milioni di euro. Da fine anno scorso è operativo anche Mito (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) of Sardinia, la newco a cui il Gruppo Grendi ha conferito il ramo d'azienda per l'attività sul terminal internazionale lo-lo svolta su 350 metri di banchina con area di stoccaggio di 86mila mq) dedicato alla movimentazione di container con gru nel Porto Canale di Cagliari. Nel 2021 il volume movimentato nel solo terminal internazionale è ammontato a 30.050 Teu ma le ambizioni sono di crescere soprattutto nel transhipment: Attualmente il terminal è scalato regolarmente da un feeder di Msc, da altre compagnie (soprattutto Hapag Lloyd, ndr) attraverso la nostra linea ro-ro da Marina di Carrara e da Cma Cgm con toccate spot inserite all'interno di una linea con il Nord Africa (Tunisia). Antonio Musso rivela che ora si stanno 'proponendo alle compagnie di navigazione affinché scelgano Cagliari per effettuare toccate spot per movimentare container (in trasbordo, ndr) fornendo così una risposta alle criticità e alle congestioni di molti altri terminal'. Fra gli altri ci sono colloqui avviati con la compagnia cinese Cosco che ha nel Pireo il suo hub Mediterraneo. A proposito infine della logistica su gomma i quantitativi di merci trasportati e distribuiti da M.A. Grendi dal 1828 sono aumentati di circa il 23% rispetto al 2020, raggiungendo un totale di 160mila tonnellate (il 54% in Sardegna). Al magazzino di distribuzione merci di 10.000 mq nell'area retrostante il terminal di Porto Canale di Cagliari se ne aggiungerà un secondo (da costruire) che raddoppierà la capacità di deposito e richiederà un investimento pari a 8,5 milioni di euro. Su questo il gruppo attende l'esito della richiesta di licenza edilizia per il primo trimestre del 2022. I prefabbricati sono già stati ordinati e, una volta ottenute le autorizzazioni necessarie, è prevista la realizzazione dell'opera nel giro di un anno.

Economia

CdP, finanziamento di 21 milioni per riqualificazione porto Marina di Carrara

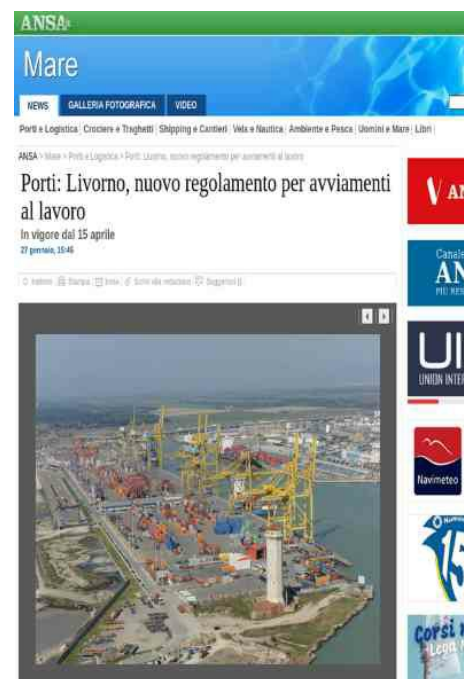
(Teleborsa) - Migliorare l'accessibilità al porto, garantire una maggiore sicurezza e contribuire alla rigenerazione urbana e alla sostenibilità paesaggistica: questi gli obiettivi del finanziamento del valore di 21 milioni di euro che Cassa Depositi e Prestiti ha concesso all' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (AdSP MLOR)** per la riqualificazione del porto di Marina di Carrara. Le risorse - si legge nella nota - verranno utilizzate per i lavori di riqualificazione funzionale e ambientale del waterfront nel porto carrarino (lotti 1, 2 e 4), che avranno un impatto positivo anche sullo sviluppo dell' indotto commerciale e turistico sul territorio, generando un significativo aumento occupazionale in tutti i settori coinvolti, come ad esempio il manifatturiero e il cantieristico, oltre a consentire alla città di godere di un' ampia passeggiata sul mare in corrispondenza del molo di ponente. Il progetto complessivo prevede anche la valorizzazione della zona attigua al porto, con la realizzazione di una nuova piazza che si affaccerà direttamente sul mare, integrata a percorsi pedonali, caratterizzati da dune, vegetazione mediterranea e scogliere. Il finanziamento sarà inoltre destinato a interventi relativi alla viabilità, consentendo un miglioramento dei collegamenti al porto. L' operazione - conclude la nota - "rafforza la collaborazione tra CDP e l' **AdSP MLOR** finalizzata a sostenere la forte crescita del porto del Marina di Carrara, che nel 2021 ha visto un incremento del traffico di merci di circa il 32% sull' anno precedente, con oltre 3,4 milioni di tonnellate movimentate; mentre il settore container ha superato i 100.000 Teu (twenty feet equivalent unit, unità di misura che nei trasporti navali indica il container da 20×12×8 piedi) per la prima volta nella storia del porto, che resta tra i principali a livello mondiale specializzati nella movimentazione dei prodotti lapidei".

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Azioni Milano' and an alphabetical index. Below that, a menu includes 'NOTIZIE', 'QUOTAZIONI', 'RUBRICHE', 'AGENDA', 'VIDEO', 'ANALISI TECNICA', 'STRUMENTI', and 'GUIDE'. The main article headline reads: 'CdP, finanziamento di 21 milioni per riqualificazione porto Marina di Carrara'. A sub-headline below it says: '(Teleborsa) - Migliorare l'accessibilità al porto, garantire una maggiore sicurezza e contribuire alla rigenerazione urbana e alla sostenibilità paesaggistica: questi gli obiettivi del finanziamento del valore di 21 milioni di euro che Cassa Depositi e Prestiti ha concesso all' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (AdSP MLOR) per la riqualificazione del porto di Marina di Carrara.' There is a small image of the port building and a 'Marina di Carrara.' caption below it. On the right side, there are social media sharing icons for Facebook and Twitter.

Porti: Livorno, nuovo regolamento per avviamenti al lavoro

In vigore dal 15 aprile

(ANSA) - LIVORNO, 27 GEN - È stato adottato il nuovo regolamento sugli avviamenti al lavoro del personale impiegato presso le imprese portuali di Livorno. Lo annuncia l' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale** sottolineando come il presidente dell' Adsp Luciano Guerrieri abbia firmato il provvedimento, dandone comunicazione ai membri del Comitato di gestione. "La nuova ordinanza - dice Guerrieri - è parte integrante di un disegno unitario. Abbiamo cercato di assumere una linea di azione chiara per far fronte alle situazioni di criticità venutesi a registrare nei nostri porti anche in seguito alla crisi pandemica. Abbiamo la convinzione che soltanto attraverso una equilibrata e precisa attività di controllo saremo in grado di comprendere se vi siano delle storture nelle modalità organizzative del lavoro nei porti di riferimento". Il regolamento, che entrerà in vigore il prossimo 15 aprile, si propone, come spiegano dall' **Autorità portuale** livornese, di migliorare gli strumenti di valutazione e indirizzo rispetto alla composizione dell' organico dei lavoratori del porto, rendendo maggiormente tempestiva e omogenea l' attività di monitoraggio sullo svolgimento in sicurezza delle attività portuali. (ANSA).



Informare

Livorno

Porto di Livorno, adottato il nuovo regolamento sugli avviamenti al lavoro

Assegnate ulteriori aree a Sintermar Darsena Toscana e Lorenzini

Oggi è stato adottato il nuovo regolamento sugli avviamenti al lavoro del personale impiegato presso le imprese del **porto** di **Livorno** che entrerà in vigore il prossimo 15 aprile. L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha specificato che il regolamento è stato recepito con alcune modifiche marginali, in accoglimento delle osservazioni delle Commissioni Consultive locali, e si propone di migliorare gli strumenti di valutazione e indirizzo rispetto alla composizione dell' organico dei lavoratori del **porto**, rendendo maggiormente tempestiva e omogenea l' attività di monitoraggio sullo svolgimento in sicurezza delle attività portuali. Con l' entrata in vigore dell' ordinanza tutte le imprese autorizzate ai sensi degli articoli 16 e 17 della legge 84/94 faranno pervenire all' ente portuale gli avviamenti del proprio personale addetto allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali prima dell' inizio di ciascun turno, oltre che in forma riepilogativa con cadenza mensile. «Abbiamo cercato - ha spiegato il presidente dell' AdSP, Luciano Guerrieri, comunicando l' adozione del provvedimento ai membri del Comitato di gestione dell' ente - di assumere una linea di azione chiara per far fronte alle situazioni di criticità venutesi a registrare nei nostri porti anche in seguito alla crisi pandemica. Abbiamo la convinzione che soltanto attraverso una equilibrata e precisa attività di controllo saremo in grado di comprendere se vi siano delle storture nelle modalità organizzative del lavoro nei porti di riferimento». Durante la riunione odierna, il Comitato di gestione dell' AdSP ha dato l' ok al rilascio di un titolo concessorio di durata semestrale in favore della società Sintermar Darsena Toscana (SDT) per l' utilizzo di un' area 18.500 metri quadri in località Paduletta del **porto** di **Livorno** da destinare al deposito di semirimorchi operati presso il terminal gestito dalla società presso la Sponda Ovest della Darsena Toscana. SDT prevede nel 2022 un incremento medio dei volumi movimentanti di oltre il +10% rispetto all' anno precedente, con aumenti più elevati per il traffico dei trailer sia non accompagnati (+14,56%) che accompagnati (+14,88%), e ha giustificato la richiesta dell' ulteriore area con l' esigenza di fronteggiare le difficoltà di congestionamento del terminal attraverso una migliore organizzazione logistica degli spazi portuali. Il Comitato di gestione ha approvato anche il rilascio di una concessione di durata semestrale in favore di Lorenzini per l' utilizzo di un' area di 17.000 metri quadri retrostante la sponda Est della Darsena Toscana e prossima al terminal della società. L' istanza di concessione è motivata dalla necessità per il terminal di far fronte al significativo picco di traffico connesso alle recenti fluttuazioni dei flussi logistici delle merci movimentate e conseguente anche all' emergenza Covid-19. Le nuove aree assentite in concessione saranno destinate allo svolgimento di operazioni portuali afferenti al traffico di contenitori e merce



Informare

Livorno

varia. Il concessionario investirà circa 1,2 milioni di euro in mezzi di sollevamento da destinare esclusivamente alle operazioni svolte nell' area in questione. L' AdSP ha specificato che entrambe le concessioni potranno essere revocate in qualsiasi momento qualora dovesse provvedersi alla revisione degli assetti dell' intera area Multipurpose, in ragione dell' attuazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale.

Informazioni Marittime

Livorno

Avviamento lavoro portuale, AdSP Mar Tirreno Settentrionale adotta nuovo regolamento

Il comitato di gestione ha inoltre rilasciato due concessioni semestrali a SDT e Lorenzini

L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale comunica che è stato finalmente adottato il nuovo Regolamento sugli avviamenti al lavoro del personale impiegato presso le imprese portuali. Il presidente dell' AdSP Luciano Guerrieri ha infatti firmato il provvedimento, dandone comunicazione ai membri del comitato di gestione, riunitosi stamani per la prima seduta dell' anno. Il Regolamento, che è stato recepito con alcune modifiche marginali, in accoglimento delle osservazioni delle Commissioni Consultive locali, entrerà in vigore il prossimo 15 aprile e si rendendo maggiormente tempestivamente di migliorare gli strumenti di valutazione e indirizzo rispetto alla composizione dell' organico dei lavoratori del porto, va e omogenea l' attività di monitoraggio sullo svolgimento in sicurezza delle attività portuali. Nel dettaglio, con l' entrata in vigore dell' ordinanza tutte le imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 17 faranno pervenire all' Ente gli avviamenti del proprio personale addetto allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali prima dell' inizio di ciascun turno, oltre che in forma riepilogativa con cadenza mensile. Per Guerrieri si tratta un passaggio fondamentale: "La nuova ordinanza - dice - è parte integrante di un disegno unitario. Abbiamo cercato di assumere una linea di azione chiara per far fronte alle situazioni di criticità venutesi a registrare nei nostri porti anche in seguito alla crisi pandemica. Abbiamo la convinzione che soltanto attraverso una equilibrata e precisa attività di controllo saremo in grado di comprendere se vi siano delle storture nelle modalità organizzative del lavoro nei porti di riferimento". Il numero uno dei porti di Livorno e Piombino sottolinea come l' assunzione degli ispettori, sia sul lato della sicurezza che su quello del lavoro portuale, vada nella stessa direzione: "Non c' è da parte nostra alcun intento punitivo ma solo la volontà di garantire nel tempo una prolungata qualità del lavoro in rapporto alle esigenze delle imprese. Sarà, comunque, con il Piano Organico Porti, di prossima adozione, che definiremo gli orizzonti da raggiungere nel medio-lungo periodo per rispondere in modo propositivo alle sfide del futuro. L' ordinanza è parte di questo percorso". Durante la riunione, il comitato di gestione ha poi espresso il proprio parere in ordine al rilascio di una serie di concessioni di durata infra-quadriennale. Concessione semestrale a SDT In particolare, è stato dato l' ok al rilascio di un titolo concessorio di durata semestrale in favore della società Sintermar Darsena Toscana (SDT) per l' utilizzo di un' area 18.500 mq in località Paduletta del porto di Livorno, da destinare al deposito di semirimorchi operati presso il terminal gestito dalla società presso la Sponda Ovest della Darsena Toscana. SDT, che per le previsioni del 2022 ha segnalato un ipotizzato incremento medio generale dei volumi movimentanti di oltre il 10% rispetto all' anno precedente - con aumenti più elevati per il traffico dei trailer sia non accompagnati



Informazioni Marittime

Livorno

(+14,56%) che accompagnati (+14,88%) - ha giustificato la richiesta con l' esigenza di fronteggiare le difficoltà di congestionamento del terminal attraverso una migliore organizzazione logistica degli spazi portuali. Le superfici richieste in utilizzo rientrano, in base alla vigente pianificazione portuale, nella cosiddetta Area **Porto** Multipurpose, per la quale, anche in relazione alle funzioni caratterizzanti e al tipo di naviglio accolto (navi Ro-Ro e Con-Ro), l' utilizzazione richiesta non appare contrastare, in linea generale, con la destinazione funzionale complessivamente prevista per l' area. Concessione in favore di Lorenzini Semaforo verde, inoltre, al rilascio di una concessione di durata semestrale in favore di Lorenzini per l' utilizzo di un' area di 17.000 mq retrostante la sponda Est della Darsena Toscana e prossima al Terminal della società. L' istanza di concessione è motivata dalla necessità per il terminal di far fronte al significativo picco di traffico, connesso alle recenti fluttuazioni dei flussi logistici delle merci movimentate e conseguente anche all' emergenza COVID-19, che ha determinato una crescente criticità nella gestione logistica del terminal stesso. Le nuove aree assentite in concessione saranno infatti destinate allo svolgimento di operazioni portuali afferenti al traffico di contenitori e merce varia. La Società, che per far fronte ai picchi lavorativi ha incrementato il proprio personale nel corso del 2021 del 10%, passando da 81 a 90 dipendenti, si è inoltre resa disponibile ad eseguire lavori di infrastrutturazione sui piazzali per approntare le aree e renderle idonee all' attività operativa a cui si intende destinarle. Il concessionario investirà infine circa 1,2 milioni di euro in mezzi di sollevamento da destinare esclusivamente alle operazioni svolte nell' area in questione. Entrambe le concessioni hanno un minimo comun denominatore: potranno essere revocate in qualsiasi momento dall' Autorità di Sistema Portuale qualora dovesse provvedersi alla revisione degli assetti dell' intera area Multipurpose, in ragione dell' attuazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale. Il Piano Triennale Anti Corruzione Durante la seduta è stato inoltre approvato dal Comitato di Gestione il Piano Triennale della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza 2022-2024, lo strumento con cui ogni amministrazione individua il proprio grado di esposizione al rischio di corruzione e indica gli interventi organizzativi di prevenzione. In particolare, tra le novità presentate nell' aggiornamento annuale: la predisposizione del nuovo Codice di Comportamento dei dipendenti dell' Ente e del Codice Etico per il Presidente e i Membri del CdG. Sono state poi rivisitate alcune misure di prevenzione relative alle procedure individuate come maggiormente esposte a rischi di natura corruttiva. È stata infine rinnovata la piattaforma di whistleblowing, per le segnalazioni, da parte dei dipendenti ma anche dei cittadini, di eventuali illeciti di cui siano venuti direttamente o indirettamente a conoscenza. Autorizzazioni Infine, il comitato ha approvato la delibera con la quale l' AdSP ha proceduto a rinnovare e, in alcuni casi, a rilasciare ex novo, le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali per il 2022. La delibera è stata approvata con il recepimento delle osservazioni fatte dalle commissioni consultive locali.

Primo comitato di gestione del 2022 a palazzo Rosciano

Dovrà esprimersi su una serie di concessioni e avviamenti al lavoro nelle imprese

Renato Roffi

LIVORNO Si è tenuto il primo comitato di gestione portuale del 2022 a palazzo Rosciano. Il piatto, abbastanza ricco e sostanzioso, a cominciare da una nuova ordinanza che, dal prossimo 15 Aprile, sostituirà la n. 9 del 2014 per disciplinare in modo più puntuale ed avanzato gli avviamenti al lavoro del personale impiegato nelle imprese portuali. Sul tavolo i membri del consesso hanno trovato anche un dossier per il rilascio di una serie di concessioni di durata subquadriennale e di autorizzazioni. Andiamo con ordine o, per dirla giusta, con l'ordine del giorno. Nel corso della seduta via libera al rilascio di una concessione semestrale alla Sdt (Sintermar darsena Toscana) riguardante una superficie di 18.500 mq in località Paduletta per lo stazionamento dei semirimorchi che operano, per conto della stessa azienda sulla sponda Ovest della darsena Toscana su cui, per l'anno in corso, è previsto un incremento medio di oltre il 10% con valori più elevati riguardo ai trailer non accompagnati (+14,56%) e accompagnati (+14,88%). Si tratta di aree che, secondo la pianificazione vigente, sono classificate multipurpose. Non ha trovato controindicazioni neppure l'assentimento di una concessione sempre semestrale al terminal Lorenzini per l'utilizzo di un'area di 15.800 mq in una zona retrostante la sponda Est della darsena Toscana, in prossimità dello stesso terminal. La concessione, che sarà destinata ad operazioni concernenti il traffico di contenitori e merci varie, è motivata dalla contingente necessità di far fronte ai picchi di traffico determinati dalle oscillazioni dei flussi logistici dovuti anche alle emergenze sanitarie. Va anche sottolineato che, proprio in ragione di tali sopraggiunte necessità, la società Lorenzini è passata, nel 2021, da 81 a 90 dipendenti e che (elemento non trascurabile) si è impegnata ad investire sull'area circa 1,2 milioni in opere di infrastrutturazione e mezzi di sollevamento. Resterà pacifica la facoltà dell'AdSp di revocare incondizionatamente e in qualsiasi momento gli atti concessori per esigenze di coerenza con il Prp o per altri giustificati motivi. Ma veniamo al piatto forte del comitato di gestione, quello riguardante il nuovo regolamento sugli avviamenti al lavoro in porto, particolarmente propugnato dal presidente Guerrieri e dal segretario generale Paroli, che entrerà in attuazione dal 15 Aprile. Il nuovo testo, che ha accolto le osservazioni avanzate dalle commissioni consultive locali, segnerà un decisivo passo avanti nella disciplina del lavoro nei porti e migliorerà sostanziosamente gli strumenti di indirizzo e valutazione nel comporre l'organico dei lavoratori stessi conferendo maggiore tempestività, omogeneità e precisione ai controlli sulla sicurezza in banchina. Più in particolare, con la nuova ordinanza tutte le imprese autorizzate ex artt. 16 e 17 della legge 84/94 saranno tenute, prima dell'inizio di ciascun turno, a comunicare all'AdSp ogni avviamento del personale incaricato di svolgere servizi ed operazioni portuali e il tutto dovrà, poi, essere trasmesso allo stesso Ente



Messaggero Marittimo

Livorno

in forma riepilogativa con cadenza mensile. Naturalmente chiarisce l'AdSp MTS i dati comunicati dalle imprese saranno conservati ed eventualmente utilizzati nel più rigoroso rispetto delle vigenti disposizioni in materia di privacy e di riservatezza aziendale. Le indispensabili previsioni sanzionatorie restano, negli intendimenti dell'Ente, un imprescindibile elemento per caratterizzare l'importanza del costante e coerente scambio di informazioni con le imprese portuali. Il provvedimento sarà corroborato da una banca dati sempre più completa e aggiornata, attraverso cui definire le migliori strategie possibili per garantire nel tempo una prolungata qualità del lavoro in rapporto alle esigenze delle imprese e di quello che sarà il lavoro del futuro. Più volte e in più occasioni il presidente Guerrieri aveva affermato di voler agire al meglio per garantire nel tempo una prolungata attività del lavoro in rapporto con le esigenze delle imprese dato che lo abbiamo sentito spesso ripetere solo attraverso un'equilibrata e precisa attività di controllo saremo in grado di comprendere se vi siano delle storture nelle modalità organizzative del lavoro nei porti di riferimento. Il Comitato di gestione portuale ha approvato anche il Piano triennale (2022-2024) di prevenzione della corruzione e della trasparenza, sulla base del quale ogni amministrazione agisce per individuare e valutare le probabilità di essere esposta al rischio di corruzione e indica le misure volte a prevenire e fronteggiare tale turpe fenomeno. Fra le novità presentate nell'aggiornamento annuale c'è la stesura di un nuovo Codice di comportamento dei dipendenti dell'Ente e del Codice etico per il presidente e i membri del Cdg.

Livorno, adottato il nuovo regolamento sugli avviamenti al lavoro in porto

Il presidente Guerrieri ha firmato stamani il provvedimento. Rilasciate due concessioni semestrali a SDT e Lorenzini

Redazione

Livorno - È stato adottato il nuovo regolamento sugli avviamenti al lavoro del personale impiegato presso le imprese portuali. Il presidente dell' AdSP Luciano Guerrieri ha infatti firmato il provvedimento, dandone comunicazione ai membri del Comitato di Gestione, riunitosi oggi per la prima seduta dell' anno. Il regolamento, che è stato recepito con alcune modifiche marginali, in accoglimento delle osservazioni delle Commissioni Consultive locali, entrerà in vigore il prossimo 15 aprile e si propone di migliorare gli strumenti di valutazione e indirizzo rispetto alla composizione dell' organico dei lavoratori del **porto**, rendendo maggiormente tempestiva e omogenea l' attività di monitoraggio sullo svolgimento in sicurezza delle attività portuali. In sostanza, con l' entrata in vigore dell' ordinanza tutte le imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 17 faranno pervenire all' Ente gli avviamenti del proprio personale addetto allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali prima dell' inizio di ciascun turno, oltre che in forma riepilogativa con cadenza mensile. Per Guerrieri si tratta un passaggio fondamentale: 'La nuova ordinanza - dice - è parte integrante di un disegno unitario. Abbiamo cercato di assumere una linea di azione chiara per far fronte alle situazioni di criticità venutesi a registrare nei nostri porti anche in seguito alla crisi pandemica. Abbiamo la convinzione che soltanto attraverso una equilibrata e precisa attività di controllo saremo in grado di comprendere se vi siano delle storture nelle modalità organizzative del lavoro nei porti di riferimento'. Il presidente dei porti di Livorno e Piombino sottolinea come l' assunzione degli ispettori, sia sul lato della sicurezza che su quello del lavoro portuale, vada nella stessa direzione: 'Non c' è da parte nostra alcun intento punitivo ma solo la volontà di garantire nel tempo una prolungata qualità del lavoro in rapporto alle esigenze delle imprese. Sarà, comunque, con il Piano Organico Porti, di prossima adozione, che definiremo gli orizzonti da traguardare nel medio-lungo periodo per rispondere in modo propositivo alle sfide del futuro. L' ordinanza è parte di questo percorso'. Durante la riunione, il Comitato di Gestione ha poi espresso il proprio parere in ordine al rilascio di una serie di concessioni di durata infra-quadriennale. Concessione semestrale a SDT E' stato dato l' ok al rilascio di un titolo concessorio di durata semestrale in favore della società Sintermar Darsena Toscana (SDT) per l' utilizzo di un' area 18.500 mq in località Paduletta del **porto** di Livorno, da destinare al deposito di semirimorchi operati presso il terminal gestito dalla società presso la Sponda Ovest della Darsena Toscana. (Area SDT) SDT, che per le previsioni del 2022 ha segnalato un ipotizzato incremento medio generale dei volumi movimentanti di oltre il 10% rispetto all' anno precedente - con aumenti più elevati per il traffico dei trailer sia non accompagnati (+14,



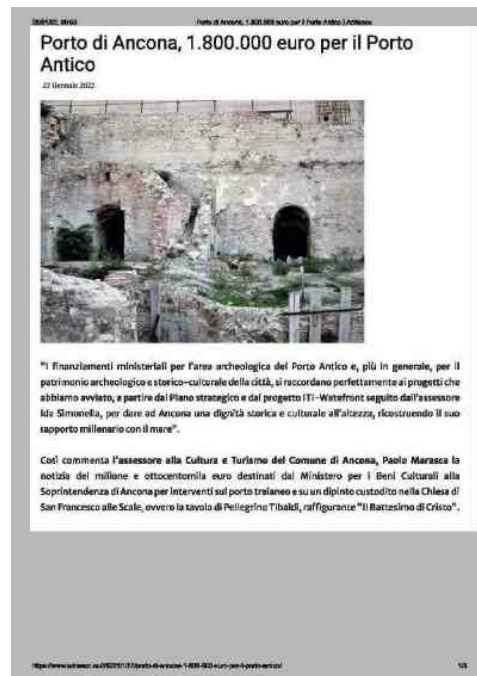
Ship Mag

Livorno

56%) che accompagnati (+14,88%) - ha giustificato la richiesta con l' esigenza di fronteggiare le difficoltà di congestionamento del terminal attraverso una migliore organizzazione logistica degli spazi portuali. Le superfici richieste in utilizzo rientrano, in base alla vigente pianificazione portuale, nella cosiddetta. Area **Porto** Multipurpose, per la quale, anche in relazione alle funzioni caratterizzanti e al tipo di naviglio accolto (navi Ro-Ro e Con-Ro), l' utilizzazione richiesta non appare contrastare, in linea generale, con la destinazione funzionale complessivamente prevista per l' area. Concessione in favore di Lorenzini Semaforo verde, inoltre, al rilascio di una concessione di durata semestrale in favore di Lorenzini per l' utilizzo di un' area di 17.000 mq retrostante la sponda Est della Darsena Toscana e prossima al Terminal della società. L' istanza di concessione è motivata dalla necessità per il terminal di far fronte al significativo picco di traffico, connesso alle recenti fluttuazioni dei flussi logistici delle merci movimentate e conseguente anche all' emergenza COVID-19, che ha determinato una crescente criticità nella gestione logistica del terminal stesso. Le nuove aree assentite in concessione saranno infatti destinate allo svolgimento di operazioni portuali afferenti al traffico di contenitori e merce varia. (Aree Lorenzini) La società, che per far fronte ai picchi lavorativi ha incrementato il proprio personale nel corso del 2021 del 10%, passando da 81 a 90 dipendenti, si è inoltre resa disponibile ad eseguire lavori di infrastrutturazione sui piazzali per approntare le aree e renderle idonee all' attività operativa a cui si intende destinarle. Il concessionario investirà infine circa 1,2 milioni di euro in mezzi di sollevamento da destinare esclusivamente alle operazioni svolte nell' area in questione. Entrambe le concessioni hanno un minimo comun denominatore: potranno essere revocate in qualsiasi momento dall' Autorità di Sistema Portuale qualora dovesse provvedersi alla revisione degli assetti dell' intera area Multipurpose, in ragione dell' attuazione delle previsioni del Piano Regolatore Portuale. Il Piano Triennale Anti Corruzione Durante la seduta è stato inoltre approvato dal Comitato di Gestione il Piano Triennale della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza 2022-2024, lo strumento con cui ogni amministrazione individua il proprio grado di esposizione al rischio di corruzione e indica gli interventi organizzativi di prevenzione. In particolare, tra le novità presentate nell' aggiornamento annuale: la predisposizione del nuovo Codice di Comportamento dei dipendenti dell' Ente e del Codice Etico per il Presidente e i Membri del CdG. Sono state poi rivisitate alcune misure di prevenzione relative alle procedure individuate come maggiormente esposte a rischi di natura corruttiva. E' stata infine rinnovata la piattaforma di whistleblowing, per le segnalazioni, da parte dei dipendenti ma anche dei cittadini, di eventuali illeciti di cui siano venuti direttamente o indirettamente a conoscenza. Autorizzazioni Infine, il Comitato ha approvato la delibera con la quale l' AdSP ha proceduto a rinnovare e, in alcuni casi, a rilasciare ex novo, le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali per il 2022. La delibera è stata approvata con il recepimento delle osservazioni fatte dalle Commissioni Consultive locali.

Porto di Ancona, 1.800.000 euro per il Porto Antico

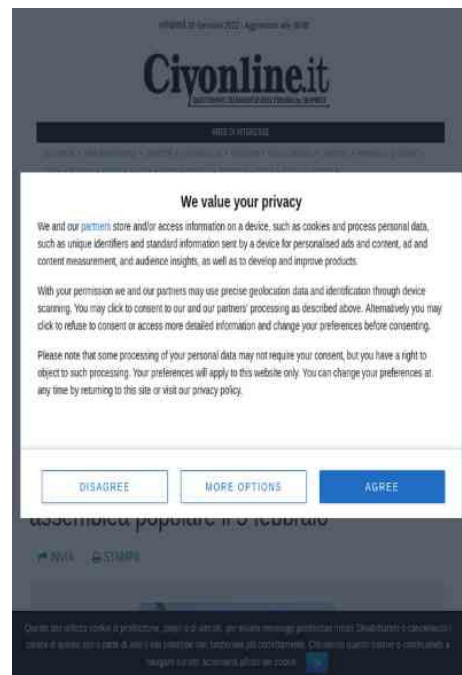
I finanziamenti ministeriali per l'area archeologica del Porto Antico e, più in generale, per il patrimonio archeologico e storico-culturale della città, si ricordano perfettamente ai progetti che abbiamo avviato, a partire dal Piano strategico e dal progetto ITI-Waterfront seguito dall'assessore Ida Simonella, per dare ad Ancona una dignità storica e culturale all'altezza, ricostruendo il suo rapporto millenario con il mare. Così commenta l'assessore alla Cultura e Turismo del Comune di Ancona, Paolo Marasca la notizia del milione e ottocentomila euro destinati dal Ministero per i Beni Culturali alla Soprintendenza di Ancona per interventi sul porto traiano e su un dipinto custodito nella Chiesa di San Francesco alle Scale, ovvero la tavola di Pellegrino Tibaldi, raffigurante Il Battesimo di Cristo. Ringrazio innanzitutto la Soprintendenza per tutto il lavoro svolto e l'impegno per la futura creazione del percorso guidato per la visita degli scavi e la possibile copertura dell'area gli fa eco l'assessore al Piano Strategico, Ida Simonella, la quale continua: La Soprintendenza ha la competenza e la responsabilità sul porto traiano; queste risorse e attività, giustamente gestite dalla Soprintendenza archeologica, si inseriscono nel progetto di recupero che abbiamo disegnato per il waterfront e, in particolare, in quel tratto che va dal sacello medioevale a Piazza Dante, fino alla piazzetta accanto alla casa del capitano. Questo percorso archeologico viene finanziato con i fondi del waterfront; siamo nella fase di conclusione del progetto definitivo. Quindi, tra poco, andremo alla gara d'appalto appena redatto il progetto esecutivo. Dei fondi ministeriali, un milione e centomila euro, serviranno per la messa in sicurezza e il restauro delle strutture murarie del porto romano di Ancona oltre alla creazione di uno specifico percorso di visita per il pubblico. I risultati che si stanno, via via raccogliendo, attorno alla nuova visione del waterfront, sono frutto di un lavoro meticoloso che prosegue da tempo, come spiega anche l'assessore Marasca: Questo è un discorso che, non è scontato, si sta facendo a più voci da anni: Autorità Portuale, Soprintendenza, Comune, Università, e che sta coinvolgendo sempre più soggetti anche privati del territorio. Lo Stato, con i suoi soldi ma, anche, con la speditezza nello spenderli, è determinante per chiudere il cerchio. C'è anche un altro aspetto che va sottolineato, ed è la reputazione crescente di Ancona, che fa sì che il Ministero della Cultura veda con maggiore chiarezza e continuità la città e ne riconosca il valore. Ci abbiamo lavorato a lungo, con vari strumenti, tra cui la costruzione di un dossier di altissimo e riconosciuto livello per la nostra candidatura a Capitale italiana della cultura. Essere visti, e ritenuti credibili, dallo Stato, in questo caso da un Ministero che ha imparato a conoscerci, porta prestigio, ma soprattutto apre la strada a legami e risorse che ci servono come il pane, perché questa città è meravigliosa e in fermento conclude Paolo Marasca.



'No alle navi da crociera al vecchio faro': assemblea popolare il 5 febbraio

L'evento, che si sarebbe dovuto svolgere a dicembre ma poi annullato causa Covid, avrà luogo in piazza Grassi, nel centro cittadino, a partire dalle ore 10. Presenti associazioni del territorio 'No alle navi da crociera al vecchio faro': assemblea popolare il 5 febbraio

FIUMICINO - 'No alle navi da crociera al vecchio faro di Fiumicino'. Programmata per dicembre e annullata a causa dell'emergenza Covid-19, l'assemblea popolare organizzata dal comitato 'Tavoli del Porto' si terrà sabato 5 febbraio, alle ore 10 in Piazza Grassi. «Si discuterà - si legge in una nota diffusa dal comitato - della spinosa questione della portualità di Fiumicino per poter creare un tavolo di confronto che le Istituzioni continuano a negare alla cittadinanza. Prenderanno parola alcuni esponenti delle numerose associazioni che compongono I Tavoli del Porto, con la possibilità per chiunque di contribuire intervenendo».



Cantieristica navale a Civitavecchia: Legacoop invita a rimuovere gli ostacoli

L'associazione vede nell'interesse mostrato da Tankoa Yachts una possibilità di rilancio per il settore

CIVITAVECCHIA - "È necessario mettere in campo un particolare impegno per superare l'attuale fase di stallo nelle trattative con la Tankoa Yachts e per rimuovere o smussare tempestivamente tutti i possibili ostacoli, al fine di provare ad agevolare l'attivazione di una così rilevante, duratura e almeno ventennale attività imprenditoriale e lavorativa. Senza contare l'attrattiva che un tale cantiere navale potrebbe costituire per l'attracco e la manutenzione di yacht e velieri nel Porto Storico della RMY". È l'auspicio di Legacoop Lazio, alla luce delle voci che si rincorrono ormai da qualche mese "circa l'interessamento di una prestigiosa impresa italiana a rilevare il cantiere ex Privilege Yard di Civitavecchia. Si tratta - spiegano - della genovese Tankoa Yachts, una fra le principali società mondiali nel settore della costruzione di yachts e mega yachts dai 40 agli oltre 90 metri. L'intenzione dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale sembra, tuttavia, ancora quella di proseguire nell'iter scattato ad ottobre 2021, quando i vertici di Molo Vespucci hanno deciso di avviare il procedimento di decadenza della concessione demaniale alla società König srl, proprio in riferimento all'area di 11 ettari in cui insiste il cantiere ex Privilege Yard. Secondo quanto riportato da alcune testate online, il presidente Pino Musolino ha parlato di 'interlocuzioni tra alcuni soggetti, ma sul tavolo dell' Authority non vi sono fatti concreti, non c'è nulla di formalizzato'. Appare evidente quanto l'eventuale arrivo della Tankoa Yachts potrebbe risultare determinante per lo sviluppo del territorio di Civitavecchia e l'occupazione della numerosa manodopera specializzata lì operante. L'avvio di un cantiere di così elevato livello impiegherebbe in forma stabile diverse centinaia di lavoratori in gran parte già presenti nel territorio, del quale costituiscono un inestimabile patrimonio e che rischiano di migrare verso altre realtà nazionali o addirittura di svanire nella palude di una prolungata disoccupazione, a seguito della chiusura ormai certa della centrale Enel nel 2025. Si tratta - hanno aggiunto da Legacoop - di personale ad elevata specializzazione: carpentieri navali, saldatori, tubisti, montatori, meccanici-motoristi, elettricisti ed elettronici, sabbiatori, verniciatori, arredatori, etc. Un potenziale che dà lustro alla capacità produttiva del territorio e che il territorio non si può permettere di lasciar andare". Come più volte ribadito da Legacoop Lazio, al doveroso avvio della procedura di 'decarbonizzazione' dell'area di Civitavecchia devono seguire importanti progetti per la riqualificazione e rilancio del territorio, "partendo proprio - hanno concluso - da quella manodopera altamente specializzata che, per anni, ha costituito un valore aggiunto per tutta la collettività. Ha senso parlare di 'sostenibilità' solo se la si guarda in termini globali e sistemici, tenendo insieme tutti quegli aspetti che rendono



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

effettivamente sostenibile la vita dei cittadini e dell' ambiente circostante".

Energie rinnovabili, per Scilipoti il porto deve essere protagonista

Il presidente della Cpc guarda con interesse al recente accordo tra Grimaldi ed Enel X

CIVITAVECCHIA - "Il **porto** di **Civitavecchia** deve guardare speranzoso e con grande interesse all' accordo tra il Gruppo Grimaldi ed Enel X che prevede lo sviluppo di progetti basati su energie rinnovabili". Lo sottolinea il presidente della Compagnia portuale Patrizio Scilipoti leggendo il recente accordo tra i due gruppi. Elettificazione dei porti, progetti sviluppati grazie alle energie rinnovabili come fotovoltaico ed eolico, condivisione di analisi sul cold ironing ed elaborazione di modelli di business sostenibili basati anche su sistemi di accumulo (batterie) sia a bordo che a terra: sono questi gli obiettivi del protocollo d' intesa siglato da Enel X e Grimaldi Euromed, società del Gruppo Grimaldi. La collaborazione mette a fattor comune le informazioni, il know-how e l' esperienza legati allo sviluppo di infrastrutture per gli impianti di cold ironing nei più importanti porti del Paese, oggetto dei finanziamenti previsti nel quadro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Enel X e Grimaldi effettueranno analisi congiunte che avranno come oggetto sia le navi che i terminal, e in particolare riguarderanno la generazione distribuita e l' accumulo di energia elettrica sia a bordo nave che nelle strutture a terra. A queste si aggiungono anche quelle sull' efficienza energetica e la riduzione di emissioni presso le aree marittime e portuali, soluzioni di cold ironing per l' alimentazione elettrica delle navi in banchina, e la gestione e l' ottimizzazione degli scambi energetici sia all' interno che all' esterno delle infrastrutture. "La decarbonizzazione delle navi durante le soste in **porto**, già intrapreso da tempo e con lungimiranza da Grimaldi, insieme alla generazione distribuita e l' accumulo di energia elettrica che permetterebbero l' efficienza energetica e la riduzione di emissioni presso le aree portuali non è più rinviabile - ha aggiunto Scilipoti - per la nostra salute, ma soprattutto per non perdere uno degli ultimi treni per lo sviluppo del territorio. Il nostro **Porto**, che sta pagando ancora un prezzo troppo alto a causa della pandemia Covid-19, deve necessariamente essere considerato, e scelto, come il luogo ideale dove far sviluppare questi programmi innovativi. È infatti anche grazie a queste unioni di intenti che la nostra comunità, portuale e cittadina, può guardare con più speranza al proprio futuro. Un futuro che inevitabilmente, visto il contesto in cui siamo nati e cresciuti, deve necessariamente transitare attraverso uno sviluppo sostenibile dal punto di vista ambientale, soprattutto oggi che è anche in parte finanziato dall' Europa. Come Presidente della Compagnia Portuale **Civitavecchia** - ha concluso Scilipoti - non posso, quindi, che plaudire e supportare, come sto già facendo, in ogni sede questa sinergia affinché si possa finalmente portare a compimento un progetto di sviluppo utile sotto ogni punto di vista".



Porto di Bari, l' arte di Guido Van Helten sui silos granari

Guido van Helten, l' artista australiano nel mondo per i suoi murali fotorealistici, realizzati su grandi supporti fisici, a Bari lavorerà sui silos del Porto.

L' assessora alle Culture Ines Pierucci ha partecipato a un sopralluogo con il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Mediterraneo Ugo Patroni Griffi e il direttore generale di Pugliapromozione, Luca Scandale, in occasione dell' arrivo in città di Guido van Helten , l' artista australiano noto in tutto il mondo per i suoi murali fotorealistici realizzati su grandi supporti fisici , che a **Bari** si occuperà di realizzare un' opera sulle facciate dei silos presenti all' interno del **porto** . Van.Helten3 Guarda la gallery Il progetto, mirato alla riqualificazione dell' area portuale attraverso la valorizzazione dei silos granari , è sostenuto infatti dall' Autorità portuale e da Pugliapromozione e condiviso con l' amministrazione comunale. L' intervento artistico si articolerà sulle pareti dei 16 silos individuati, ciascuno dei quali misura circa 32 metri d' altezza per un diametro di 8 metri. L' assessora Pierucci, a nome dell' amministrazione comunale, ha sollecitato l' artista e il suo gruppo di lavoro a definire l' opera attraverso un percorso di condivisione con i cittadini, in primis i residenti della città vecchia, contigua al **porto**, tenendo conto dell' identità culturale della città, che proprio nel **porto** trova alcuni dei suoi elementi fondanti: il mare, la vocazione commerciale e le contaminazioni che da questi due elementi sono scaturite nel corso della sua storia. Van Helten1 Guarda la gallery "Sin da quando l' Autorità portuale e Pugliapromozione mi hanno coinvolto nel progetto, abbiamo condiviso l' idea di un futuro della città che guardasse all' arte pubblica con respiro internazionale e la possibilità di coinvolgere i cittadini affinché l' opera da realizzarsi all' interno del **porto** possa diventare il punto di arrivo di un percorso e non un intervento calato dall' alto - ha commentato Ines Pierucci - i silos granari sui quali van Helten realizzerà il suo intervento, inaccessibili al pubblico, sono però ben visibili sia per chi arriva dal mare sia per chi la città la vive e l' attraversa ogni giorno . Per questo l' idea che abbiamo condiviso è che sui container vengano eseguite due diverse opere: una interprete di un messaggio rivolto alla città, l' altra che guardi al Mar Mediterraneo e ai Paesi che vi si affacciano, sollevando i temi della consapevolezza del nostro patrimonio storico-identitario, dell' inclusione e dell' accoglienza". "Finalmente, grazie alla nostra perseveranza - ha dichiarato Ugo Patroni Griffi - siamo riusciti ad avere in Puglia uno dei più famosi artisti internazionali, Guido Van Helten , cui abbiamo chiesto di immaginare una o più opere che possano, modificando il paesaggio portuale ed urbano, trasmettere, a chi visita la nostra regione, la qualità più importante di noi pugliesi: la capacità di non fare sentire nessuno straniero ". Silos4 Guarda la gallery "Nell' ambito della collaborazione tra Pugliapromozione e l' Autorità portuale sono in corso da tempo progetti di accoglienza turistica



Affari Italiani

Bari

- ha ribadito Luca Scandale - come l' info point e altre iniziative di promozione con la nostra partecipazione alle più importanti fiere di settore. Quest' opera del maestro van Helten si inserisce in questa cornice, sarà fortemente attrattiva, di impatto e sono certo che darà al porto di Bari una visuale artistica, culturale e turistica sicuramente più efficace". L' incontro è stato utile anche per definire i dettagli dell' intervento direttamente sul posto, così da poter predisporre quanto necessario per il cantiere, i cui interventi inizieranno la prossima estate. (gelormini@gmail.com)

ERRATA CORRIGE_IL COMUNE COMUNICA - sui 16 silos granari del porto di Bari l' arte di Guido van Helten: stamattina l' assessora Pierucci al sopralluogo con l' artista, l' Autorità portuale e Pugliapromozione -

(AGENPARL) - gio 27 gennaio 2022 SUI 16 SILOS GRANARI DEL PORTO DI BARI L' ARTE DI GUIDO VAN HELTEN STAMATTINA L' ASSESSORA PIERUCCI AL SOPRALLUOGO CON L' ARTISTA, L' AUTORITÀ PORTUALE E PUGLIAPROMOZIONE Questa mattina l' assessora alle Culture Ines Pierucci ha partecipato a un sopralluogo con il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Mediterraneo Ugo Patroni Griffi e il direttore generale di Pugliapromozione Luca Scandale in occasione dell' arrivo in città di Guido van Helten, l' artista australiano noto in tutto il mondo per i suoi murali fotorealistici realizzati su grandi supporti fisici, che a Bari si occuperà di realizzare un' opera sulle facciate dei silos presenti all' interno del porto. Il progetto, mirato alla riqualificazione dell' area portuale attraverso la valorizzazione dei silos granari, è sostenuto infatti dall' Autorità portuale e da Pugliapromozione e condiviso con l' amministrazione comunale. L' intervento artistico si articolerà sulle pareti dei 16 silos individuati, ciascuno dei quali misura circa 32 metri d' altezza per un diametro di 8 metri. L' assessora Pierucci, a nome dell' amministrazione comunale, ha sollecitato l' artista e il suo gruppo di lavoro a definire l' opera attraverso un percorso di condivisione con i cittadini, in primis i residenti della città vecchia, contigua al porto, tenendo conto dell' identità culturale della città che proprio nel porto trova alcuni dei suoi elementi fondanti: il mare, la vocazione commerciale e le contaminazioni che da questi due elementi sono scaturite nel corso della sua storia. 'Sin da quando l' Autorità portuale e Pugliapromozione mi hanno coinvolto nel progetto, abbiamo condiviso l' idea di un futuro della città che guardasse all' arte pubblica con respiro internazionale e la possibilità di coinvolgere i cittadini affinché l' opera da realizzarsi all' interno del porto possa diventare il punto di arrivo di un percorso e non un intervento calato dall' alto - ha commentato Ines Pierucci -. I silos granari sui quali van Helten realizzerà il suo intervento, inaccessibili al pubblico, sono però ben visibili sia per chi arriva dal mare sia per chi la città la vive e l' attraversa ogni giorno. Per questo l' idea che abbiamo condiviso è che sui container vengano eseguite due diverse opere: una interprete di un messaggio rivolto alla città, l' altra che guardi al Mar Mediterraneo e ai Paesi che vi si affacciano, sollevando i temi della consapevolezza del nostro patrimonio storico-identitario, dell' inclusione e dell' accoglienza'. 'Finalmente, grazie alla nostra perseveranza - ha dichiarato Ugo Patroni Griffi -, siamo riusciti ad avere in Puglia uno dei più famosi artisti internazionali, Guido Van Helten, cui abbiamo chiesto di immaginare una o più opere che possano, modificando il paesaggio portuale ed urbano, trasmettere, a chi visita la nostra regione, la qualità più importante di noi pugliesi: la capacità di non fare sentire nessuno straniero'. 'Nell' ambito della collaborazione tra Pugliapromozione



Agenparl

Bari

e l' Autorità portuale - ha spiegato Luca Scandale - sono in corso da tempo progetti di accoglienza turistica, come l' info point e altre iniziative di promozione con la nostra partecipazione alle più importanti fiere di settore. Quest' opera del maestro van Helten si inserisce in questa cornice, sarà fortemente attrattiva, di impatto e sono certo che darà al porto di Bari una visuale artistica, culturale e turistica sicuramente più efficace'. L' incontro odierno è stato utile per definire i dettagli dell' intervento direttamente sul posto così da poter predisporre quanto necessario per il cantiere, i cui interventi inizieranno la prossima estate.

Una star internazionale dei murales per rivoluzionare il look dei silos nel porto di Bari: i lavori da quest' estate

Sarà l' artista australiano Guido van Helten a ripensare l' aspetto esterno delle torri granarie. L' assessora Pierucci:

I silos del porto di Bari saranno riqualificati con un grande murales fotorealistico realizzato dall' artista australiano Guido van Helten, tra i più importanti esponenti mondiali del settore. Stamane si è evolto il sopralluogo alla presenza dello stesso van Helten assieme al presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mar Mediterraneo Ugo Patroni Griffi, al direttore generale di Pugliapromozione, Luca Scandale, e all' assessora cittadina alle Culture, Ines Pierucci. L' intervento artistico, i cui lavori cominceranno la prossima estate, si articolerà sulle pareti dei 16 silos individuati, ciascuno dei quali misura circa 32 metri d' altezza per un diametro di 8 metri. L' assessora Pierucci, a nome dell' amministrazione comunale, ha sollecitato l' artista e il suo gruppo di lavoro a definire l' opera attraverso un percorso di condivisione con i cittadini, in primis i residenti della città vecchia, contigua al porto, tenendo conto dell' identità culturale della città che proprio nel porto trova alcuni dei suoi elementi fondanti: il mare, la vocazione commerciale e le contaminazioni che da questi due elementi sono scaturite nel corso della sua storia. "Sin da quando l' **Autorità portuale** e Pugliapromozione mi hanno coinvolto nel progetto, abbiamo condiviso l' idea di un futuro della città che guardasse all' arte pubblica con respiro internazionale e la possibilità di coinvolgere i cittadini affinché l' opera da realizzarsi all' interno del porto possa diventare il punto di arrivo di un percorso e non un intervento calato dall' alto - ha commentato Ines Pierucci -. I silos granari sui quali van Helten realizzerà il suo intervento, inaccessibili al pubblico, sono però ben visibili sia per chi arriva dal mare sia per chi la città la vive e l' attraversa ogni giorno. Per questo l' idea che abbiamo condiviso è che sui container vengano eseguite due diverse opere: una interprete di un messaggio rivolto alla città, l' altra che guardi al Mar Mediterraneo e ai Paesi che vi si affacciano, sollevando i temi della consapevolezza del nostro patrimonio storico-identitario, dell' inclusione e dell' accoglienza". "Finalmente, grazie alla nostra perseveranza - ha dichiarato Ugo Patroni Griffi -, siamo riusciti ad avere in Puglia uno dei più famosi artisti internazionali, Guido Van Helten, cui abbiamo chiesto di immaginare una o più opere che possano, modificando il paesaggio **portuale** ed urbano, trasmettere, a chi visita la nostra regione, la qualità più importante di noi pugliesi: la capacità di non fare sentire nessuno straniero. Nell' ambito della collaborazione tra Pugliapromozione e l' **Autorità portuale** sono in corso da tempo progetti di accoglienza turistica, come l' info point e altre iniziative di promozione con la nostra partecipazione alle più importanti fiere di settore. Quest' opera del maestro van Helten si inserisce in questa cornice, sarà fortemente attrattiva, di impatto e darà al porto Bari una visuale artistica,



Bari Today

Bari

culturale e turistica sicuramente più efficace".

Bari: sui 16 silos granari del porto l'arte di Guido van Helten

(FERPRESS) Bari, 27 GEN Questa mattina l'assessora alle Culture Ines Pierucci ha partecipato a un sopralluogo con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Mediterraneo Ugo Patroni Griffi e il direttore generale di Pugliapromozione Luca Scandale in occasione dell'arrivo in città di Guido van Helten, l'artista australiano noto in tutto il mondo per i suoi murali fotorealistici realizzati su grandi supporti fisici, che a Bari si occuperà di realizzare un'opera sulle facciate dei silos presenti all'interno del porto. Il progetto, mirato alla riqualificazione dell'area portuale attraverso la valorizzazione dei silos granari, è sostenuto infatti dall'Autorità portuale e da Pugliapromozione e condiviso con l'amministrazione comunale. L'intervento artistico si articolerà sulle pareti dei 16 silos individuati, ciascuno dei quali misura circa 32 metri d'altezza per un diametro di 8 metri. L'assessora Pierucci, a nome dell'amministrazione comunale, ha sollecitato l'artista e il suo gruppo di lavoro a definire l'opera attraverso un percorso di condivisione con i cittadini, in primis i residenti della città vecchia, contigua al porto, tenendo conto dell'identità culturale della città che proprio nel porto trova alcuni dei suoi elementi fondanti: il mare, la vocazione commerciale e le contaminazioni che da questi due elementi sono scaturite nel corso della sua storia. Sin da quando l'Autorità portuale e Pugliapromozione mi hanno coinvolto nel progetto, abbiamo condiviso l'idea di un futuro della città che guardasse all'arte pubblica con respiro internazionale e la possibilità di coinvolgere i cittadini affinché l'opera da realizzarsi all'interno del porto possa diventare il punto di arrivo di un percorso e non un intervento calato dall'alto - ha commentato Ines Pierucci -. I silos granari sui quali van Helten realizzerà il suo intervento, inaccessibili al pubblico, sono però ben visibili sia per chi arriva dal mare sia per chi la città la vive e l'attraversa ogni giorno. Per questo l'idea che abbiamo condiviso è che sui container vengano eseguite due diverse opere: una interprete di un messaggio rivolto alla città, l'altra che guardi al Mar Mediterraneo e ai Paesi che vi si affacciano, sollevando i temi della consapevolezza del nostro patrimonio storico-identitario, dell'inclusione e dell'accoglienza. Finalmente, grazie alla nostra perseveranza ha dichiarato Ugo Patroni Griffi -, siamo riusciti ad avere in Puglia uno dei più famosi artisti internazionali, Guido Van Helten, cui abbiamo chiesto di immaginare una o più opere che possano, modificando il paesaggio portuale ed urbano, trasmettere, a chi visita la nostra regione, la qualità più importante di noi pugliesi: la capacità di non fare sentire nessuno straniero. Nell'ambito della collaborazione tra Pugliapromozione e l'Autorità portuale - ha spiegato Luca Scandale - sono in corso da tempo progetti di accoglienza turistica, come l'info point e altre iniziative di promozione con la nostra partecipazione alle più importanti fiere di settore. Quest'opera del maestro van Helten si inserisce in questa cornice, sarà fortemente



FerPress

Bari

attraente, di impatto e sono certo che darà al porto di Bari una visuale artistica, culturale e turistica sicuramente più efficace. L'incontro odierno è stato utile per definire i dettagli dell'intervento direttamente sul posto così da poter predisporre quanto necessario per il cantiere, i cui interventi inizieranno la prossima estate.

Bari: sui 16 silos granari del porto l' arte di Guido van Helten

(FERPRESS) - Bari, 27 GEN - Questa mattina l' assessora alle Culture Ines Pierucci ha partecipato a un sopralluogo con il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Mediterraneo Ugo Patroni Griffi e il direttore generale di Pugliapromozione Luca Scandale in occasione dell' arrivo in città di Guido van Helten, l' artista australiano noto in tutto il mondo per i suoi murales fotorealistici realizzati su grandi supporti fisici, che a Bari si occuperà di realizzare un' opera sulle facciate dei silos presenti all' interno del porto.



SUI 16 SILOS GRANARI DEL PORTO DI BARI L'ARTE DI GUIDO VAN HELTEN

SUI 16 SILOS GRANARI DEL PORTO DI BARI L'ARTE DI GUIDO VAN HELTEN STAMATTINA L'ASSESSORA PIERUCCI AL SOPRALLUOGO CON L'ARTISTA, L'AUTORITÀ PORTUALE E PUGLIAPROMOZIONE

Questa mattina l'assessora alle Culture Ines Pierucci ha partecipato a un sopralluogo con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Mediterraneo Ugo Patroni Griffi e il direttore generale di Pugliapromozione Luca Scandale in occasione dell'arrivo in città di Guido van Helten, l'artista australiano noto in tutto il mondo per i suoi murali fotorealistici realizzati su grandi supporti fisici, che a Bari si occuperà di realizzare un'opera sulle facciate dei silos presenti all'interno del porto. Il progetto, mirato alla riqualificazione dell'area portuale attraverso la valorizzazione dei silos granari, è sostenuto infatti dall'Autorità portuale e da Pugliapromozione e condiviso con l'amministrazione comunale. L'intervento artistico si articolerà sulle pareti dei 16 silos individuati, ciascuno dei quali misura circa 32 metri d'altezza per un diametro di 8 metri. L'assessora Pierucci, a nome dell'amministrazione comunale, ha sollecitato l'artista e il suo gruppo di lavoro a definire l'opera attraverso un percorso di condivisione con i cittadini, in primis i residenti della città vecchia, contigua al porto, tenendo conto dell'identità culturale della città che proprio nel porto trova alcuni dei suoi elementi fondanti: il mare, la vocazione commerciale e le contaminazioni che da questi due elementi sono scaturite nel corso della sua storia. Sin da quando l'Autorità portuale e Pugliapromozione mi hanno coinvolto nel progetto, abbiamo condiviso l'idea di un futuro della città che guardasse all'arte pubblica con respiro internazionale e la possibilità di coinvolgere i cittadini affinché l'opera da realizzarsi all'interno del porto possa diventare il punto di arrivo di un percorso e non un intervento calato dall'alto - ha commentato Ines Pierucci -. I silos granari sui quali van Helten realizzerà il suo intervento, inaccessibili al pubblico, sono però ben visibili sia per chi arriva dal mare sia per chi la città la vive e l'attraversa ogni giorno. Per questo l'idea che abbiamo condiviso è che sui container vengano eseguite due diverse opere: una interprete di un messaggio rivolto alla città, l'altra che guardi al Mar Mediterraneo e ai Paesi che vi si affacciano, sollevando i temi della consapevolezza del nostro patrimonio storico-identitario, dell'inclusione e dell'accoglienza. Finalmente, grazie alla nostra perseveranza - ha dichiarato Ugo Patroni Griffi -, siamo riusciti ad avere in Puglia uno dei più famosi artisti internazionali, Guido Van Helten, cui abbiamo chiesto di immaginare una o più opere che possano, modificando il paesaggio portuale ed urbano, trasmettere, a chi visita la nostra regione, la qualità più importante di noi pugliesi: la capacità di non fare sentire nessuno straniero. Nell'ambito della collaborazione tra Pugliapromozione e l'Autorità portuale - ha spiegato Luca Scandale - sono in corso da tempo progetti di accoglienza turistica, come l'info point e altre iniziative di



Puglia Live

Bari

promozione con la nostra partecipazione alle più importanti fiere di settore. Quest'opera del maestro van Helten si inserisce in questa cornice, sarà fortemente attrattiva, di impatto e sono certo che darà al porto di Bari una visuale artistica, culturale e turistica sicuramente più efficace. L'incontro odierno è stato utile per definire i dettagli dell'intervento direttamente sul posto così da poter predisporre quanto necessario per il cantiere, i cui interventi inizieranno la prossima estate.

Sea Reporter

Bari

Bilancio in crescita per i porti AdSP MAM nonostante la pandemia

Bari, Bilancio più che positivo per i porti dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) che archiviano il secondo anno di pandemia con un volume complessivo di crescita di 16,82 milioni di merci movimentate, +3%, e con 4.328 accosti, il 5,3% in più rispetto all' anno precedente. Complessivamente, nei cinque porti del sistema, (**Bari**, Brindisi, Barletta, Monopoli e Manfredonia) i dati relativi al traffico delle merci consolidano il trend di crescita intrapreso che consente di superare nettamente non solo il 2020, anno fortemente connotato dalle restrizioni imposte dall' esplosione dell' emergenza sanitaria, ma addirittura il 2019. Nello specifico, si registrano segni decisamente positivi sia nella movimentazione delle rinfuse liquide, +2,2%, sia in quella delle merci varie in colli che hanno segnato quasi il +12% sul 2020 e hanno superato, financo, il dato del 2019 del +6,4%, con 9 milioni di tonnellate circa. L' aumento del traffico delle merci in colli è strettamente collegato all' incremento dell' 8,5% sul 2020 e del 7% sul 2019 del traffico dei rotabili che, nel 2021, ha segnato la cifra record di oltre 300mila mezzi pesanti transitati nei porti del sistema. In flessione, invece, la movimentazione delle rinfuse solide, un dato che potrebbe essere generato dalla tendenza prudenziale del mercato a spostare per singolo viaggio quantitativi inferiori di merce, attraverso i general cargo, e dal processo di decarbonizzazione in atto. Segna una netta ripresa il traffico passeggeri, in tutti gli scali MAM; sebbene, le limitazioni imposte negli spostamenti dall' emergenza sanitaria non consentano, ancora, di tornare ai numeri del 2019. Nell' anno da poco concluso, infatti, è stato superato il tetto di un milione di passeggeri traghetti transitati che si traduce in un +77,5%, rispetto al 2020. I territori del sistema, inoltre, hanno accolto circa 250mila crocieristi che hanno viaggiato a bordo delle 125 navi da crociera che nel 2021 hanno scalato i porti dell' Adriatico Meridionale. Ben 108 accosti in più rispetto al 2020. Un risultato ottimo che certamente sarà brillantemente superato nel 2022, considerato che la programmazione della nuova stagione crocieristica sta già facendo registrare numeri in costante aumento. **Porto di Bari**: Record storico per il **porto di Bari** nel traffico merci. I 2.102 accosti hanno portato, infatti, ad un aumento delle tonnellate movimentate del 6,7%, rispetto al 2020, trainato dall' incremento della movimentazione dei general cargo che si è attestato al +16,3%, rispetto al 2020 e ha addirittura superato il dato del 2019 del +5,1%. Nell' anno appena trascorso, sono transitati attraverso lo scalo adriatico più di 176mila rotabili (+18% rispetto al 2020) e più di 70mila TEU. Oltre alle merci, cresce esponenzialmente il traffico passeggeri, con più di 800mila passeggeri traghetti e i più di 200mila crocieristi transitati che si traducono in percentuali di crescita riferite al 2020, rispettivamente, del +98% e del +3.332%. Le elaborazioni

Redazione Seareporter.it



Sea Reporter

Bari

statistiche, quindi, confermano, di fatto, le proiezioni avanzate dal Rapporto Italian Cruise Watch di Risposte Turismo che, nello scorso mese di ottobre, aveva previsto un dato consuntivo per l' anno 2021 di circa 200mila crocieristi. Numeri che hanno portato lo scalo del capoluogo di regione al terzo posto della classifica nazionale, dopo Civitavecchia e Genova. **Porto** di Brindisi: Con i suoi 7,6 milioni di tonnellate complessive movimentate, Brindisi è il **porto** del sistema più performante per la movimentazione di merci, soprattutto alla rinfusa. I dati relativi all' anno appena concluso di fatto consolidano il forte trend di crescita già rilevato dallo scalo messapico nei primi mesi del 2021, un aumento che interessa il traffico sia merci, sia passeggeri. Nonostante la pandemia e il processo di decarbonizzazione avviato, infatti, il flusso delle merci transitate è aumentato sensibilmente; i general cargo hanno toccato la quota di ben 3 milioni di tonnellate, una crescita del +6%, rispetto al 2020 e del +8%, rispetto al 2019. Per quanto attiene, invece, il volume dei passeggeri transitati, Brindisi ha registrato un +41% per i traghetti e un +262% per le crociere. **Porto** di Barletta: Il **porto** di Barletta, con le sue 728mila tonnellate, registra un incremento dell' 1,4% rispetto al 2020 e una buona ripresa della movimentazione delle rinfuse liquide, +24% circa. Si afferma, inoltre, un sensibile aumento nel numero degli accosti che cresce del 3%. **Porto** di Manfredonia: Il **porto** di Manfredonia è l' unico scalo del sistema a registrare una crescita anche nella movimentazione delle rinfuse solide, +4,3%. Una crescita continua e costante per lo scalo sipontino che nel 2021 ha movimentato ben 638mila tonnellate di merci con un trend che si attesta sul +3,3%, rispetto al 2020. Schizza, inoltre, il dato relativo agli accosti delle navi da crociera, +169%, frutto dell' importante lavoro di infrastrutturazione e degli investimenti predisposti dall' AdSPMAM, finalizzati a consolidare il traffico delle piccole navi da crociera e degli yacht di lusso nello scalo. **Porto** di Monopoli: Nel **porto** di Monopoli ripartono benissimo le crociere e il 2021 si chiude con un +352%, rispetto al 2020. Un dato che certamente crescerà significativamente nella prossima stagione crocieristica, attesa l' operatività del nuovo terminal di accoglienza, realizzato dall' AdSPMAM attraverso il progetto comunitario Themis , che rende lo scalo più appetibile per le compagnie che trattano il mercato delle piccole navi da crociera lusso e dei maxy yacht . Il **porto** di Monopoli, infine, registra un aumento del +30% degli accosti e del +27% delle merci movimentate, superando le 500mila tonnellate. ' Ed è solo l' inizio,- commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi - i dati ci confermano che siamo riusciti a tenere testa anche al Covid. Le opere di infrastrutturazione, strutturali e digitali che abbiamo già avviato e quelle in cantiere, che partiranno a breve, ci consentiranno, nell' immediato futuro, di battere tutti i record, in tutti e cinque i nostri scali. Le statistiche ci dicono che la rotta intrapresa è quella giusta e che dobbiamo continuare a solcarla. I porti- conclude Patroni Griffi - sono 'generatori e moltiplicatori' di relazioni e, non risentendo di limiti geografici e fisici, fungono da veri poli nevralgici da cui possono dipanarsi numerose opportunità per rafforzare il sistema economico dei territori interessati. Dobbiamo guardare la realtà e agire, allontanandoci dalla politica

Sea Reporter

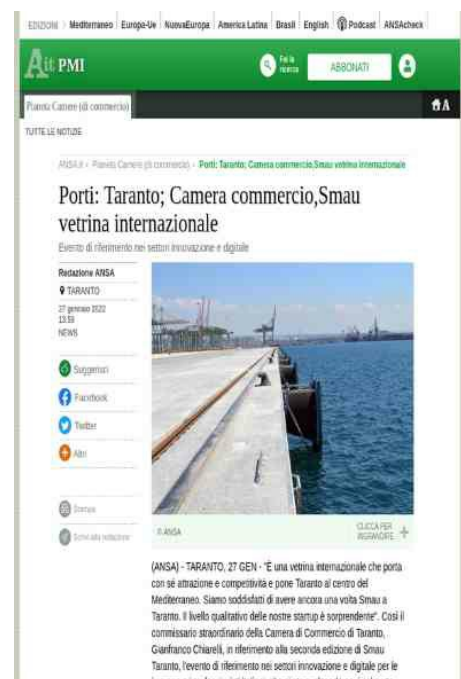
Bari

del don't look up'. I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell' AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-porto realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle agenzie marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

Porti: Taranto; Camera commercio, Smau vetrina internazionale

Evento di riferimento nei settori innovazione e digitale

(ANSA) - TARANTO, 27 GEN - "È una vetrina internazionale che porta con sé attrazione e competitività e pone Taranto al centro del Mediterraneo. Siamo soddisfatti di avere ancora una volta Smau a Taranto. Il livello qualitativo delle nostre startup è sorprendente". Così il commissario straordinario della Camera di Commercio di Taranto, Gianfranco Chiarelli, in riferimento alla seconda edizione di Smau Taranto, l'evento di riferimento nei settori innovazione e digitale per le imprese e i professionisti italiani, che si sta svolgendo oggi nel porto ionico. L'iniziativa nasce dalla collaborazione del Salone con Camera di Commercio Taranto, e con il contributo dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio**. Chiarelli è stato impegnato nel "Live Show" inaugurale e nel tavolo di lavoro sull'Industria 4.0, con il segretario generale dell'ente camerale, Claudia Sanesi, che partecipa al tavolo su Sostenibilità e transizione energetica, e la struttura del Punto Impresa Digitale camerale. "La nostra - aggiunge Chiarelli - è una fra le prime istituzioni pubbliche ad aver affrontato in modo organico il tema dell'industria 4.0 nel **sistema** produttivo locale: siamo ormai nel secondo triennio di attività del Punto Impresa Digitale e solo nel 2021 abbiamo liquidato voucher alle imprese per progetti di digitalizzazione per oltre 350mila euro". "Dobbiamo certamente valorizzare le eccellenze - conclude il commissario - ma anche fare in modo che la transizione digitale sia sempre più pervasiva e coniugata con quella ecologica". (ANSA).



Il Nautilus

Taranto

Lo SMAU premia l'innovazione di AS Labruna

Massimo Labruna: 'E' ora di stringere un patto tra politica, istituzioni e imprese in chiave di transizione ecologica'

Si è svolto oggi all'interno del **Porto di Taranto**, la seconda edizione di SMAU l'evento di riferimento per il settore dell'innovazione e del miglioramento digitale delle imprese e delle istituzioni. Nell'appuntamento odierno, realizzato in collaborazione tra ICE (Istituto Commercio Estero) e la Camera di Commercio di **Taranto** con il suo Punto Impresa Digitale, un riconoscimento di pregio come Premio Innovazione SMAU, è arrivato a AS Labruna, la società pugliese specializzata nella realizzazione di motori marini a basso impatto ambientale e che in questi ultimi anni ha caratterizzato il suo impegno anche nella creazione di una Divisione che si occupa di ricerca e innovazione tecnologica proprio nel settore. Si tratta di una vetrina internazionale che mette in connessione la Puglia con il resto dell'Europa e in cui come azienda fortemente radicata sul territorio abbiamo potuto raccontare la nostra idea di sostenibilità declinata in Industria 4.0 e Trasformazione energetica - ha detto il CEO di AS Labruna, Massimo Labruna. L'azienda monopolitana che da poco ha festeggiato i suoi 50 anni di storia, aveva candidato il progetto SEA 4.0, nato con lo scopo di massimizzare l'efficienza del motore, ottimizzare gli interventi di manutenzione e ridurre notevolmente gli impatti ambientali dei sistemi di propulsione. Abbiamo progettato una metodologia che utilizza tool e tecniche di condition monitoring per tracciare le prestazioni del motore - commenta ancora Massimo Labruna, che oggi ha ritirato il premio a **Taranto** - e lo abbiamo fatto qui, in Puglia, dove vorremmo poter andare oltre il titolo e segnare davvero la svolta verso la transizione ecologica. E' di Massimo Labruna, infatti, la lettera aperta inviata nei giorni scorsi al presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, in cui si invitava il Governatore pugliese a riprendere con maggior vigore la discussione sulla transizione ecologica cominciando soprattutto dalle infrastrutture e dalle numerose aziende e start up che in tal senso già operano in Puglia. Oggi al road show dello SMAU di **Taranto** ho avuto la conferma che questi processi per concretizzarsi possono basare il loro sviluppo sull'humus di imprese che innova tecnologicamente e digitalmente in tal senso, anche in Puglia - ha detto Labruna - Un grande patrimonio di competenze ed esperienze che speriamo la politica a tutti i livelli, anche europeo, voglia e sappia utilizzare al meglio e per il benessere di tutti. E' l'ora giusta per stringere un patto tra politica, istituzioni e imprese in chiave di transizione ecologica, anche per sostenere la ripresa dei siti produttivi europei ed italiani di fronte ad una crisi legata ai mercati mondiali e alla dipendenza dall'est.



Taranto - Lo SMAU premia l'innovazione di AS Labruna

Massimo Labruna: E' ora di stringere un patto tra politica, istituzioni e imprese in chiave di transizione ecologica

Si è svolto oggi all'interno del Porto di Taranto, la seconda edizione di SMAU l'evento di riferimento per il settore dell'innovazione e del miglioramento digitale delle imprese e delle istituzioni. Nell'appuntamento odierno, realizzato in collaborazione tra ICE (Istituto Commercio Estero) e la Camera di Commercio di Taranto con il suo Punto Impresa Digitale, un riconoscimento di pregio come Premio Innovazione SMAU, è arrivato a AS Labruna, la società pugliese specializzata nella realizzazione di motori marini a basso impatto ambientale e che in questi ultimi anni ha caratterizzato il suo impegno anche nella creazione di una Divisione che si occupa di ricerca e innovazione tecnologica proprio nel settore. Si tratta di una vetrina internazionale che mette in connessione la Puglia con il resto dell'Europa e in cui come azienda fortemente radicata sul territorio abbiamo potuto raccontare la nostra idea di sostenibilità declinata in Industria 4.0 e Trasformazione energetica ha detto il CEO di AS Labruna, Massimo Labruna. L'azienda monopolitana che da poco ha festeggiato i suoi 50 anni di storia, aveva candidato il progetto SEA 4.0, nato con lo scopo di massimizzare l'efficienza del motore, ottimizzare gli interventi di manutenzione e ridurre notevolmente gli impatti ambientali dei sistemi di propulsione. Abbiamo progettato una metodologia che utilizza tool e tecniche di condition monitoring per tracciare le prestazioni del motore commenta ancora Massimo Labruna, che oggi ha ritirato il premio a Taranto e lo abbiamo fatto qui, in Puglia, dove vorremmo poter andare oltre il titolo e segnare davvero la svolta verso la transizione ecologica. E' di Massimo Labruna, infatti, la lettera aperta inviata nei giorni scorsi al presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, in cui si invitava il Governatore pugliese a riprendere con maggior vigore la discussione sulla transizione ecologica cominciando soprattutto dalle infrastrutturazioni e dalle numerose aziende e start up che in tal senso già operano in Puglia. Oggi al road show dello SMAU di Taranto ho avuto la conferma che questi processi per concretizzarsi possono basare il loro sviluppo sull'humus di imprese che innova tecnologicamente e digitalmente in tal senso, anche in Puglia - ha detto Labruna - Un grande patrimonio di competenze ed esperienze che speriamo la politica a tutti i livelli, anche europeo, voglia e sappia utilizzare al meglio e per il benessere di tutti. E' l'ora giusta per stringere un patto tra politica, istituzioni e imprese in chiave di transizione ecologica, anche per sostenere la ripresa dei siti produttivi europei ed italiani di fronte ad una crisi legata ai mercati mondiali e alla dipendenza dall'est.



(Sito) Adnkronos

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Pnrr: Pellecchia (Fit),'occasione di sviluppo per sistema trasporti calabrese'

"I trasporti calabresi non devono perdere l' opportunità dei fondi europei legati al Piano nazionale di ripresa e resilienza: è un' occasione di sviluppo attesa da troppo tempo". Lo dichiara, in una nota, Salvatore Pellecchia, il segretario generale della Fit-Cisl in conclusione del XII Congresso della Fit-Cisl Calabria tenutosi, questa mattina, a Lamezia Terme. "Pensiamo al porto di Gioia Tauro - prosegue Pellecchia - uno dei più importanti d' Italia: va migliorata la sua accessibilità stradale e ferroviaria per far decollare la logistica integrata e attrarre investimenti. Questo, in combinazione con la Zona economica speciale, può generare uno sviluppo economico straordinario per questa importante regione." Va inoltre accelerato - conclude il leader di Fit- Cisl - il completamento dell' Alta Velocità da Salerno a Reggio Calabria, senza trascurare l' ammodernamento e la velocizzazione della cosiddetta linea storica, ad esempio elettrificando il tratto da Sibari a Melito Porto Salvo passando per Crotone e la trasversale che collega Catanzaro a Lamezia Terme".



The screenshot shows the Adnkronos website interface. At the top, there is a navigation menu with a hamburger icon, a search bar, and social media icons. The main header features the Adnkronos logo and the date 'Giovedì 27 Gennaio 2022'. Below the header, the article title 'Pnrr: Pellecchia (Fit),'occasione di sviluppo per sistema trasporti calabrese'' is displayed in a large, bold font. Underneath the title, the date and time '27 gennaio 2022 | 16:58' and the reading time 'LETTURA: 1 minuto' are shown. The beginning of the article text is visible, starting with 'I trasporti calabresi non devono perdere l'opportunità dei fondi europei legati al Piano nazionale di ripresa e resilienza: è un'occasione di sviluppo attesa da troppo tempo'. The text is partially cut off at the bottom of the screenshot.

Pnrr, Pellecchia (Fit): occasione sviluppo per trasporti Calabria

"Non bisogna perdere opportunità fondi europei"

Roma, 28 gen. (askanews) - "I trasporti calabresi non devono perdere l'opportunità dei fondi europei legati al Piano nazionale di ripresa e resilienza: è un'occasione di sviluppo attesa da troppo tempo". È quanto dichiara Salvatore Pellecchia, Segretario generale della Fit-Cisl, a margine del XII Congresso della Fit-Cisl Calabria. "Pensiamo al porto di Gioia Tauro - prosegue Pellecchia - uno dei più importanti d' Italia: va migliorata la sua accessibilità stradale e ferroviaria per far decollare la logistica integrata e attrarre investimenti. Questo, in combinazione con la Zona economica speciale, può generare uno sviluppo economico straordinario per questa importante regione. Va inoltre accelerato il completamento dell' Alta Velocità da Salerno a Reggio Calabria, senza trascurare l' ammodernamento e la velocizzazione della cosiddetta linea storica, ad esempio elettrificando il tratto da Sibari a Melito Porto Salvo passando per Crotone e la trasversale che collega Catanzaro a Lamezia Terme".

The screenshot shows the Askaneews website interface. At the top, there is a navigation bar with categories like 'GRUPPO', 'L'ASSEMBLEA', and social media icons. The main header features the 'askanews' logo and the date 'Venerdì 28 Gennaio 2022'. Below the header, there is a menu with options like 'HOME', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'ESTERI', 'CRONACA', 'SPORT', 'SOCIALE', 'CULTURA', 'SPETTACOLO', 'VIDEO', 'ALTRE SEZIONI', and 'REGIONI'. A 'SPECIALI' section lists various topics such as 'Libe-Sin', 'Mia', 'Mia', 'Nuovo Europa', 'Nato e NATO', 'Crisi Covid-19/2021', 'Cultura Fotografica Saverio Chizz', and 'Pisti Roma'. The main content area displays the article title 'Pnrr, Pellecchia (Fit): occasione sviluppo per trasporti Calabria' with a sub-headline 'Non bisogna perdere opportunità fondi europei'. The article text is partially visible, matching the text in the main document. On the right side, there is a 'Speciale Quirinale' section with news items like '01:51 - Quirinale, Oddati (l) recuperare lucidità per solo condanna' and '00:46 - Quirinale, Baldino i non ignorare 166 voti per b- "Sfido chiunque a dire cl nome divisio"'. At the bottom right, there is another item: '23:56 - Quirinale, Provenza na a Puzalitti scelta tutto'.

Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

Gruppo Grendi: il fatturato 2021 cresce a 68,6 mln e raddoppia sul 2016 facendo leva sulla logistica integrata e sostenibile

Primo operatore marittimo italiano divenuto società benefit, con la linea merci Marina di Carrara-**Olbia**, che dal 2021 affianca la MdC-Cagliari, risparmia 100.000 km di viaggi su gomma al mese per la distribuzione tra nord e sud dell'isola

27 gennaio 2022 - Fatturato consolidato in crescita a 68,6 milioni di euro (+19% sul 2020) e raddoppiato rispetto ai 33,8 mln del 2016, anno in cui il Gruppo Grendi, attivo nel settore della logistica da più di 190 anni, ha spostato la sua base operativa nei 45mila mq del terminal portuale di Marina di Carrara. Sono queste le previsioni che emergono dalle prime evidenze del bilancio consolidato del Gruppo Grendi. "Il trend di crescita del fatturato degli ultimi 6 anni si è avviato con la decisione di Grendi, nel 2016, di trovare casa, per quanto riguarda il porto di accesso nel Mar Tirreno, nel terminal di Marina di Carrara, una base stabile sulla quale fare leva per impostare nuovi investimenti in processi ed equipment. I punti saldi della nostra strategia sono la tecnologia delle "cassette" per l'efficiente imbarco e sbarco dei container sulla nave, la logistica su misura con le competenze nell'ambito dei trasporti eccezionali nelle linee marittime sulla Sardegna e il servizio nave taxi per trasportare via mare il carico delle navi e decongestionare le tratte stradali più trafficate", commenta Antonio Musso a.d. Grendi Trasporti Marittimi. Su queste prospettive il Gruppo ha aperto nuove linee di business aggiuntive verso il centro e sud Italia per offrire soluzioni di logistica integrata a grandi gruppi industriali e della grande distribuzione. Queste strategie sono state premianti rispetto al 2020 e hanno visto crescere entrambe le linee di business consolidate del Gruppo (MA Grendi dal 1828 - trasporti terrestri e collettame e Grendi Trasporti Marittimi - trasporti marittimi e terminal portuali). Più in dettaglio i terminal del Gruppo di Marina di Carrara, **Olbia** e Cagliari nel 2021 hanno visto transitare 148.800 teu complessivi (l'unità di misura dei container equivalente a 20 piedi) a cui si aggiungono i 30.045 teu del traffico containerizzato internazionale e oltre 892mila ml eq (metri lineari equivalenti) di merce che con il traffico container internazionale superano quota 1 milione ml eq, con un incremento annuale del 23%. In particolare nel 2021 sono cresciuti i volumi trasportati in container (+18%) e su merce rotabile (+34%) rispetto al 2020 mentre, in riferimento al 2018, sono raddoppiati sia i volumi containerizzati, che hanno superato quota 111.000 teu (l'unità di misura dei container equivalente a 20 piedi) che quelli relativi a merce rotabile (circa 32.000 pezzi alla fine dell'anno scorso). Lo sviluppo delle attività del Gruppo è stato sostenuto anche nel 2021 da un intenso programma di investimenti di circa 4,7 milioni (soprattutto per magazzini, terminal e mezzi), pari al 7% del fatturato. "L'obiettivo è che gli investimenti raggiungano il 10% alla fine dell'anno in corso, nell'ambito di un programma quinquennale (2019-2023) pari a 22 milioni di euro", aggiunge Musso.



Gruppo Grendi: il fatturato 2021 cresce a 68,6 mln e raddoppia sul 2016 facendo leva sulla logistica integrata e sostenibile



Primo operatore marittimo italiano divenuto società benefit, con la linea merci Marina di Carrara-Olbia, che dal 2021 affianca la MdC-Cagliari, risparmia 100.000 km di viaggi su gomma al mese per la distribuzione tra nord e sud dell'isola

27 gennaio 2022 - Fatturato consolidato in crescita a 68,6 milioni di euro (+19% sul 2020) e raddoppiato rispetto ai 33,8 mln del 2016, anno in cui il Gruppo Grendi, attivo nel settore della logistica da più di 190 anni, ha spostato la sua base operativa nei 45mila mq del terminal portuale di Marina di Carrara. Sono queste le previsioni che emergono dalle prime evidenze del bilancio consolidato del Gruppo Grendi.

Per maggiori informazioni visitate il sito www.grendi.it o contattate il servizio clienti al numero 02 76000000

Informazioni Marittime

Cagliari

Grendi raddoppia l' hub di Cagliari col miglior fatturato di sempre

Investimento di 8,5 milioni per aggiungere altri 10 mila metri quadri. Nel 2021 fatturato consolidato di quasi 70 milioni di euro, in gran crescita con grossi volumi di trasporto. Costanza Musso: "Mancano gli autisti"

Il gruppo Grendi chiude il 2021 con il miglior fatturato consolidato della sua storia, pari a 68,6 milioni di euro, in crescita del 19 per cento sul 2020 e raddoppiato rispetto ai 33,8 milioni del 2016, anno in cui il gruppo genovese, fondato nel 1828, ha spostato la sua base operativa nei 45 mila metri quadri del terminal portuale di **Marina di Carrara**. Sono i dati del bilancio consolidato, presentato oggi in conferenza stampa da Antonio e Costanza Musso, rispettivamente amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi e amministratrice delegata di M.A. Grendi. È il sesto anno consecutivo di crescita per il gruppo. Il momento di svolta che ha portato a questi risultati, racconta l'azienda, risale al 2016, quando è stato scelto il **porto di Marina di Carrara** come base stabile per l'accesso al Mar Tirreno, impostando investimenti in processi ed equipaggiamento. «I punti saldi della nostra strategia sono la tecnologia delle "cassette" per l'efficiente imbarco e sbarco dei container sulla nave, la logistica su misura con le competenze nell'ambito dei trasporti eccezionali nelle linee marittime sulla Sardegna e il servizio nave taxi per trasportare via mare il carico delle navi e decongestionare le tratte stradali più trafficate», spiega Antonio Musso. Si prospetta un futuro di potenziamento ed espansione, più che di nuovi mercati con l'avvio di nuovi servizi. «Nel 2018 - spiega Antonio Musso - abbiamo aperto una linea per la Tunisia da Cagliari tramite **Marina di Carrara**. Ha funzionato a livello operativo, ma la situazione politica e pandemica in Tunisia hanno portato a congelare l'attività, che non è stata quindi accantonata. È il **porto** di Cagliari ad avere potenzialità notevoli, verso il Nord Africa in generale e in Tunisia in particolare. Per quanto riguarda gli altri Paesi del Mediterraneo, come Spagna e Francia, per ora non abbiamo intenzione di affacciarci. Gli operatori presenti lì sono molto grandi e la concorrenza con loro è complicata». Il traffico di Grendi I terminal di **Marina di Carrara**, Olbia e Cagliari nel 2021 hanno visto transitare 148,800 TEU, a cui si aggiungono i 30,045 TEU del traffico containerizzato internazionale e oltre 892 mila metri lineari equivalenti, che con il traffico container internazionale superano quota 1 milione di metri lineari, con un incremento annuale del 23 per cento. In particolare, nel 2021 sono cresciuti i volumi trasportati in container (+18%) e su merce rotabile (+34%), mentre, rispetto al 2018, sono raddoppiati sia i volumi containerizzati, che hanno superato quota 111 mila TEU, che quelli relativi a merce rotabile (circa 32 mila pezzi). L'anno scorso gli investimenti sono stati pari a 4,7 milioni, dedicati soprattutto all'espansione di magazzini, terminal e mezzi, pari al 7 per cento del fatturato. «L'obiettivo - spiega Antonio Musso



Informazioni Marittime

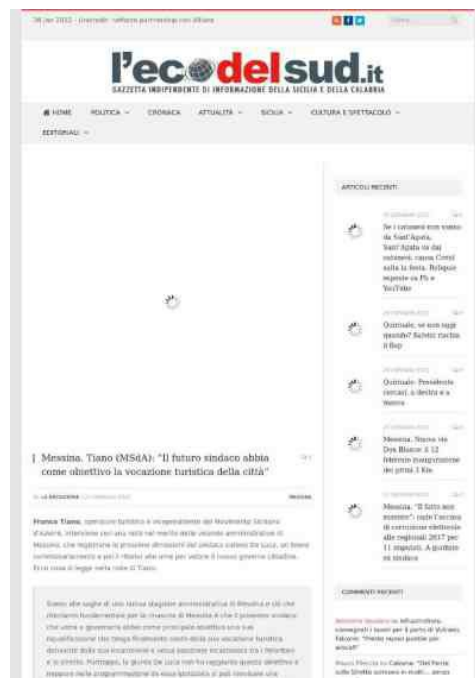
Cagliari

- è che gli investimenti raggiungano il 10 per cento alla fine dell' anno, nell' ambito di un programma quinquennale (2019-2023) pari a 22 milioni di euro». Sardegna: il terminal MITO Da fine 2021 è operativo MITO (Mediterranean Intermodal Terminal Operator) of Sardinia, la new company a cui il Gruppo Grendi ha conferito il ramo di azienda per l' attività sul terminal internazionale Lo-Lo. 350 metri di banchina con area di stoccaggio di 86 mila metri quadri, dedicato alla movimentazione di container con gru nel **Porto** Canale di Cagliari, infrastruttura centrale per il mercato del Nord Africa. Nel 2021 il volume movimentato nel solo terminal internazionale è ammontato a 30,050 TEU. La merce su gomma movimentata da M.A. Grendi sono aumentati di circa il 23 per cento rispetto al 2020, raggiungendo un totale di 1,6 milioni di quintali. La Sardegna è la regione principale di Grendi, dove movimentata il 54 per cento dei suoi volumi. Il gruppo calcola che i collegamenti tra Cagliari, Olbia e **Marina** di **Carrara** hanno tolto circa 100 mila chilometri al mese di mezzi pesanti dalle strade, sull' asse Nord-Sud, tra luglio e dicembre 2021. «Il nostro settore ha un enorme penuria di autisti. Quest' anno sono calati tra le 60 mila e le 100 mila unità», spiega Costanza Musso. «Gli autisti - continua - sono l' ultimo anello di una catena su cui negli anni si è risparmiato tanto, e ora ne stiamo pagando le conseguenze. Dalla ripresa post-pandemia c' è stata una grossa crescita della domanda e i magazzini sono andati in tilt. Gli autisti ci si sono ritrovati nel mezzo e la committenza ha iniziato a ridare alla categoria il peso che merita, rispettandola di più. Abbiamo aumentato le tariffe, cosa che non accadeva da almeno dieci anni. Questo significa che il gioco al ribasso delle offerte di trasporto non funziona più e il Covid, sotto questo punto di vista, è stato una svolta, l' occasione per riconsiderare gli autisti il nostro biglietto da visita, visto che ci rappresentano in giro per le autostrade con i loghi che indossano sui vestiti e campeggiano sui mezzi. Sono i nostri migliori commerciali». Raddoppio magazzino di Cagliari Dal 2013 Grendi dispone di un magazzino di 10 mila metri quadri nell' area retrostante il terminal di **Porto** Canale di Cagliari. In futuro questo magazzino verrà raddoppiato con altri 10 mila metri quadri, un investimento di 8,5 milioni su cui si attende la licenza edilizia entro marzo. I prefabbricati sono già stati ordinati e, una volta ottenute le autorizzazioni necessarie, è prevista la realizzazione dell' opera nel giro di un anno. «Abbiamo inoltre potenziato le soluzioni di distribuzione e collettame in Lazio. Quest' anno contiamo di continuare a crescere a doppia cifra con trasporti e distribuzione in Sud Italia e consolidando la nostra posizione in Sardegna», afferma Costanza Musso. L' assetto aziendale Nel 2021 Grendi è stato il primo operatore marittimo italiano diventare società benefit cambiando lo statuto, impegnandosi così a comunicare annualmente anche l' impatto sociale e ambientale delle attività. È stato poi avviato il processo per ottenere la certificazione BCorp. Passando alle politiche ambientali, il Gruppo ha deciso di collaborare con il dipartimento di Ingegneria dei Trasporti dell' Università di Cagliari per sviluppare un modello specifico di calcolo delle emissioni di anidride carbonica equivalente nelle soluzioni di trasporto integrato offerte da Grendi. Un modello che, una volta definito, verrà sottoposto ad asseverazione ISO 14021.

Messina. Tiano (MSdA): Il futuro sindaco abbia come obiettivo la vocazione turistica della città

La Redazione

Franco Tiano , operatore turistico e vicepresidente del Movimento Siciliano d'Azione, interviene con una nota nel merito delle vicende amministrative di Messina, che registrano le prossime dimissioni del sindaco cateno De Luca, un breve commissariamento e poi il ritorno alle urne per votare il nuovo governo cittadino. Ecco cosa si legge nella nota di Tiano: Siamo alle soglie di una nuova stagione amministrativa di Messina e ciò che riteniamo fondamentale per la rinascita di Messina è che il prossimo sindaco che verrà a governarla abbia come principale obiettivo una sua riqualificazione che tenga finalmente conto della sua vocazione turistica derivante dalla sua incantevole e unica posizione incastonata tra i Peloritani e lo Stretto. Purtroppo, la giunta De Luca non ha raggiunto questo obiettivo e neppure nella programmazione da essa ipotizzata si può ravvisare una progettualità adeguata a fare di Messina un polo turistico di eccellenza dal quale possano scaturire posti di lavoro e benessere. Se può essere vero che il turismo si possa incrementare dove esistono strutture ricettive è anche vero che queste ultime vengono in essere laddove il territorio offre servizi adeguati e dove le amministrazioni pubbliche creino i presupposti affinché questo diventi meta ambita dai turisti: questo obiettivo è ben lontano in atto dall'essere stato centrato e del resto ciò non deve destare meraviglia dal momento che l'attuale Giunta De Luca non mai fatto ricorso all'aiuto di esperti capaci di programmare e sviluppare il settore. Leggerezza? Presunzione? Protervia? Non è facile comprenderlo, ma cosa certa è che è ben lontana dall'aver centrato l'obiettivo. Messina ha pochi alberghi e strutture alternative. Soltanto una politica ricettiva legata in una prima fase al 'tourist accomodation' in abitazioni può dare il via a significativi risultati di crescita del comparto turistico. Messina dovrebbe seguire l'esempio di altre città poste sul mare, come, per esempio, Genova, dove è favorita, privilegiata e promossa dall'amministrazione la locazione breve per uso turistico di immobili e il bed and breakfast. Il Turismo è, comunque, un settore che non vive soltanto di ricettività e, in mancanza, si sarebbero potuti utilizzare settori che avrebbero potuto sollecitare il privato ad investire nel settore: pensiamo allo sport, dove si sono registrati soltanto dei fallimenti; alle politiche del mare, dove lo stato di fatto registra una totale mancanza di servizi, come quelle legate all'ormeggio, alla fruizione di spazi per diversamente abili e per il tempo libero; alle politiche dei monti, dove non esistono ancora i servizi di base, come luce, acqua e condotta delle acque nere. Anche i regolamenti comunali, legati a settori commerciali che afferiscono al mare, sono capestri e strettamente legati ad attività settoriali. Sono del tutto assenti, invece, quelle dei monti Peloritani, così come assente è ogni politica di sviluppo turistico di questi splendidi monti. A ciò si aggiunga che non esistono progetti di riconversione turistica della città. Una parvenza di



Eco del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

propositiva programmazione, ultimamente legata anche agli stati generali ed ai liberi cittadini, è presente per opera dell'Autorità di Sistema Portuale, a guida del Dott. Mario Mega. Progetto che prevede, oltre ad un fertile restyling del fronte mare, una politica che mira all'utilizzo di alcuni spazi della costa messinese per attrarre turismo, anche attraverso la realizzazione di attrattori importanti, come il Museo del Mare, l'Acquario, spazi per lo Sport Acquatici, Parchi a tema e quanto verrà fuori dal confronto pubblico riguardo il tratto Bocchetta - Annunziata. La città si trasforma e produce interessi se alla base esiste una politica economica, degli obiettivi, un patrimonio urbanistico, economico ed umano, che riescano a fare la differenza. La città è indubbiamente a vocazione marinara e turistica e bisogna operare in questa direzione, che non è quella disegnata da questa amministrazione, che, invece, ha puntato su eventi e attività pseudo- storico culturali, prive di qualsiasi appeal tanto da non aver prodotto alcun effetto in termini di aumento di numero di presenze o un qualsiasi ritorno in chiave turistica. Questa giunta ha decisamente mancato l'obiettivo di trasformare Messina da grigia città di passaggio a Perla dello Stretto adatta a meritare e ricevere l'attenzione dei turisti e creare i presupposti perché si possa trasformare in polo turistico, attraverso il quale creare benessere e posti di lavoro. Auspichiamo che i messinesi diano questa volta il voto a chi ha le idee ben chiare in tal senso, faccia meno 'fumo' e abbia un programma ben carico di sostanza.

Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Sopralluogo alla nuova via Don Blasco: il 12 la consegna dei primi 3 km

redstage

E' stato effettuato stamani un sopralluogo presso la nuova Via Don Blasco, alla presenza del sindaco Cateno De Luca e dell'assessore ai Lavori Pubblici Salvatore Mondello, che a margine ha dichiarato quanto segue: 'Passo dopo passo i sogni possono realizzarsi, ma rimangono tali se non supportati dalla dedizione, dall'amore e dalla professionalità. La via Don Blasco era un sogno che è diventato realtà! Stamattina, con il sindaco, abbiamo passeggiato sul nastro che ci porta verso il futuro di Messina. Il prossimo 12 febbraio consegneremo alla città i primi tre chilometri circa sui totali 3 km e 800 metri e sarà collocata una statua sulla rotatoria di Via Santa Cecilia, quale simbolo di rinascita e di sviluppo per un futuro sempre più prospero per la città di Messina'.

MESSINA OGGI
 Subscrittore € 10,00 / € 12,00 (IVA inclusa)

TEST D'INGRESSO LAUREA AREA MEDICO-SANTARIA
 70 % PERCENTUALE DI SUCCESSO
 14 FEBBRAIO - 31 MAGGIO 2022
 QUOTA ISCRIZIONE € 400
 LA ISCRIZIONE È OBBLIGATA A 300€ (COPERTI I 100€)
 CHE INCLUDONO I 100€ PER IL SOGGERNO IN UN CENTRO UNIVERSITARIO PRESSO L'UNIVERSITÀ DI MESSINA

Sopralluogo alla nuova via Don Blasco: il 12 la consegna dei primi 3 km

redstage | giovedì 27 gennaio 2022 | 10:41

retewebitalia.net
Nisseno
 (Mettiamocene lì...) - **Waring**:
 Adorabili: fra i due corrotti in fuga
 Vaccinazioni, Parma condanna dal

**Milano, rubi e piovacchi in
 serata**

10 gennaio 2022 | 10:41

Nuova via Don Blasco. De Luca: «Consegna di tre tratte entro il 12 febbraio»

Redazione

Sopralluogo alla nuova via Don Blasco per il sindaco di Messina, Cateno De Luca, e l'assessore ai Lavori Pubblici, Salvatore Mondello, per fare il punto sull'andamento dei lavori. L'obiettivo, in questo momento, è quello di consegnare le prime tre tratte alla città entro la fine del mandato. Per questo il Primo Cittadino si è dato una data ed è quella del 12 febbraio 2022. Dai lavori nella zona del viadotto di San Ranieri, alla via Santa Cecilia, a via Salandra, a viale Europa, il Primo Cittadino e l'esponente della sua Giunta hanno fatto un tour in diretta social per mostrare alla città l'andamento dei lavori sulla nuova via Don Blasco. L'obiettivo è quello di consegnare tre tratte entro il 12 febbraio; prima della fine del mandato, in sostanza. Si tratta nello specifico delle tratte di via Santa Cecilia, via Salandra e Maregroso. «Questa strada - ha sottolineato l'assessore Salvatore Mondello - ha una genesi trentennale. Già nella pianificazione degli anni '90 si era compresa la strategicità di questo asse viario, già inserito nel piano regolatore. Una storia caratterizzata da una complessa vicenda tecnica, problematiche legate alle economie. Un'opera del genere ha dei costi rilevanti, ci attestiamo su quasi 13 milioni di euro. Trovare le risorse non è stato semplicissimo. Grazie alla buona volontà da parte degli enti, come la Regione e l'Autorità Portuale, si è riusciti a reperire le somme per trovare copertura al progetto complessivo. Il pensiero di aver dato una tale accelerata in soli 3 anni ci rende orgogliosi». Lungo tutta la via Don Blasco si è lavorato e si sta lavorando in maniera analoga, unendo al rifacimento dell'asfalto (un asfalto 'a masse aperte'), l'installazione di illuminazione a led e la cura del verde. Sono stati realizzati parcheggi e parcheggi per disabili, si sono abbattute le barriere architettoniche. Tra le particolarità, ricordiamo la messa a dimora, nella rotonda creata nella zona ex Scalo Merci FS di via S. Cecilia, di un olivo topiario donato dal Lions Club Messina Peloro. Per quel che riguarda uno dei cantieri per cui ci vorrà ancora un po' di tempo, quello dell'area del Cavalcavia di San Ranieri, l'assessore ai Lavori Pubblici ha precisato: «A seguito del crollo del Ponte Morandi sono state avviate diverse verifiche sui viadotti. Le Ferrovie sono andate a verificare le condizioni di sicurezza dell'impalcato ferroviario. Rendendosi conto della necessità di affrontare in maniera seria una adeguata manutenzione e quindi fare un adeguamento sismico serio, sono intervenuti dei lavori. Lavori che ovviamente sono stati programmati molto dopo quella che era la programmazione della strada e che naturalmente interferiscono con quella che era la nostra attività». Questo, quindi, ha comportato un rallentamento sugli interventi previsti per la tratta che da via Santa Cecilia porta appunto al Cavalcavia. (170)



Messina, da Gazzi al porto storico: non una semplice strada, molto di più FOTO

Lucio D'Amico

Come per l'imminente sbaraccamento di Fondo Fucile, anche nella lunga storia della 'nuova' via Don Blasco ci sono alcune date che resteranno impresse. La prima: 27 gennaio 2020. Fu il giorno del primo colpo di ruspa sui decrepiti muri delle fatiscenti 'Case D'Arrigo', un agglomerato di vecchie abitazioni e baracche che da decenni chiudeva di fatto ogni possibilità di collegamento tra Gazzi-Maregrosso e via Don Blasco-Zona falcata. Una cesura rimossa, che ha risolto il problema del degrado e dell'emergenza abitativa riguardante decine di famiglie e che, nello stesso tempo, ha consentito di andare avanti con i lavori di realizzazione della nuova arteria. Onore al merito, all'Amministrazione De Luca e al presidente dell'Agenzia per il Risanamento, Marcello Scurria, che su questo fronte ha profuso ogni impegno possibile. E poi la seconda data: dicembre 2021. Un mese fa il Comune ha pubblicato un avviso, riguardante il 'piano di dismissione per il ripristino e la bonifica ambientale del sito ex centro di rottamazione Rifotras; lo spostamento di mezzi e attrezzature, la demolizione delle strutture e il successivo smaltimento e recupero di rifiuti e veicoli'. Un passaggio di fondamentale importanza, per liberare definitivamente la nuova arteria da un altro ingombrante 'tappo' costituito da quel capannone. Uno step reso possibile grazie alla pronuncia del Consiglio di giustizia amministrativa che ha riconosciuto l'interesse pubblico del programma di riqualificazione portato avanti dalla Giunta comunale, dopo il ricorso dell'azienda. Doppia vittoria, al Tar e al Cga, che ha chiuso la spinosa vicenda. Leggi l'articolo completo sull'edizione cartacea di Gazzetta del Sud - Messina © Riproduzione riservata



Messina, la nuova via Don Blasco: il 12 febbraio la consegna di 3 chilometri di strada

E' stato effettuato questa mattina un sopralluogo nella nuova Via Don Blasco , alla presenza del sindaco Cateno De Luca e dell'assessore ai Lavori Pubblici, Salvatore Mondello, che a margine ha dichiarato: 'Passo dopo passo i sogni possono realizzarsi, ma rimangono tali se non supportati dalla dedizione, dall'amore e dalla professionalità. La via Don Blasco era un sogno che è diventato realtà. Stamattina, con il sindaco, abbiamo passeggiato sul nastro che ci porta verso il futuro di Messina". Nuova via Don Blasco a Messina, la nuova "scommessa" di De Luca è San Raineri E, poi, l'annuncio da parte dell'assessore Mondello : "Il prossimo 12 febbraio consegneremo alla città i primi tre chilometri circa sui totali 3 km e 800 metri e sarà collocata una statua sulla rotatoria di Via Santa Cecilia, quale simbolo di rinascita e di sviluppo per un futuro sempre più prospero per la città di Messina'.



Pronta la nuova via Don Blasco: il 12 febbraio taglio del nastro a Messina

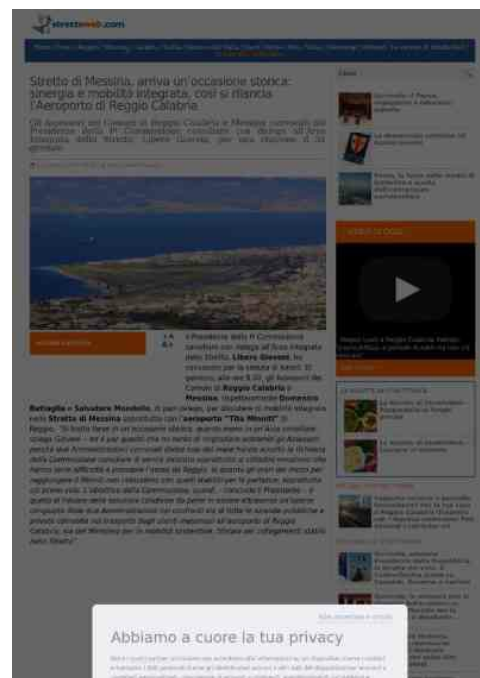
La nuova via Don Blasco è pronta. Taglio del nastro il 12 febbraio. Oggi sopralluogo del sindaco Cateno De Luca e dell'assessore Salvatore Mondello . Un piccolo gioiello con tanto di marciapiedi per i pedoni e tantissime piante. Sulla rotatoria di via Santa Cecilia sarà montata una statua che rappresenterà la rinascita di Messina. © Riproduzione riservata



Stretto di Messina, arriva un'occasione storica: sinergia e mobilità integrata, così si rilancia l'Aeroporto di Reggio Calabria

Rocco Fabio Musolino

27 Gennaio 2022 16:29 Gli Assessori dei Comuni di Reggio Calabria e Messina convocati dal Presidente della I^a Commissione consiliare con delega all'Area Integrata dello Stretto, Libero Gioveni, per una riunione il 31 gennaio Il Presidente della I^a Commissione consiliare con delega all'Area Integrata dello Stretto, Libero Gioveni, ha convocato per la seduta di lunedì 31 gennaio, alle ore 9.30, gli Assessori dei Comuni di Reggio Calabria e Messina, rispettivamente Domenico Battaglia e Salvatore Mondello, di pari delega, per discutere di mobilità integrata nello Stretto di Messina soprattutto con l'aeroporto 'Tito Minniti' di Reggio. 'Si tratta forse di un'occasione storica, quanto meno in un'Aula consiliare - spiega Gioveni - ed è per questo che mi sento di ringraziare entrambi gli Assessori, perché due Amministrazioni comunali divise solo dal mare hanno accolto la richiesta della Commissione consiliare di venire incontro soprattutto ai cittadini messinesi che hanno serie difficoltà a prendere l'aereo da Reggio, in quanto gli orari dei mezzi per raggiungere il Minniti non coincidono con quelli stabiliti per le partenze, soprattutto col primo volo. L'obiettivo della Commissione, quindi, - conclude il Presidente - è quello di trovare delle soluzioni condivise da porre in essere attraverso un'azione congiunta delle due Amministrazioni nei confronti sia di tutte le aziende pubbliche e private coinvolte nel trasporto degli utenti messinesi all'aeroporto di Reggio Calabria, sia del Ministero per la mobilità sostenibile, titolare dei collegamenti stabili nello Stretto'.



Messina. Caso "Eu Pilot" e Zps, Mondello: "La Regione ha accolto le ragioni del Comune"

MESSINA L'assessore alla Pianificazione Urbana Salvatore Mondello ha annunciato che l'assessorato Regionale Territorio e Ambiente, con parere della Commissione Tecnica Specialistica, ha ritenuto che la documentazione presentata dal Comune di Messina risulta compatibile agli impatti sugli habitat naturali e quindi conforme alle misure di mitigazione previste dalle vigenti normative in materia di Zps. Il cosiddetto caso Eu Pilot era stato generato da una denuncia di infrazione delle normative europee, nella quale si segnalava una compromissione dell'integrità dei siti Natura 2000 ricadenti nel territorio comunale (Dorsale Curcuraci- Antennamare e area marina dello Stretto di Messina laghi di Ganzirri Monti Peloritani) classificati come Zone a Protezione Speciale (ZPS). Tale questione, rimasta irrisolta fino al 2018, è stata ripresa dalla Giunta De Luca. Appena insediato ho ritenuto opportuno commenta l'Assessore Mondello attivare una serie di tavoli tecnici sul tema, coinvolgendo tutti gli Ordini Professionali per fare quadrato su una situazione di stallo che non poteva essere mantenuta. Ho personalmente interloquito con i vertici dell'Assessorato Regionale Territorio e Ambiente, che hanno più volte mostrato perplessità, impegnando il Comune di Messina alla predisposizione di uno studio di approfondimento che tenesse conto degli impatti cumulativi sia degli interventi in itinere che di quelli già realizzati, in linea con quanto richiesto dalla Direzione Generale Natura e del Mare del Ministero dell'Ambiente. Tale documento, commissionato ad una eminente professionista esterna la Professoressa Maria Cerreta dell'Università degli Studi di Napoli, ha costituito la base dello studio di valutazione d'incidenza e della Vas del redigendo Prg approfondendo la tematica della frammentazione degli habitat e gli effetti sulle specie, alla luce delle misure di conservazione previste dal Piano di Gestione Monti Peloritani e dal Decreto Ministeriale 17 ottobre 2007. Una battaglia combattuta da solo Il risultato quindi mi gratifica ha aggiunto l'assessore Mondello in quanto chiude positivamente una battaglia che ho condotto praticamente da solo, raccogliendo critiche e opposizioni, sia interne che esterne. Oggi consegno al Comune di Messina un risultato netto e chiaro, che rappresenta lo spartiacque per il futuro della pianificazione generale e dunque delle attività edilizie, fatte salve alcune prescrizioni secondarie a cui ottemperare. Per questo nuovo obiettivo strategico raggiunto, ringrazio innanzitutto il sindaco per la fiducia e la stima che ha riposto nella mia persona, affidandomi deleghe particolarmente delicate per la visione strategica della città. Ringrazio inoltre tutti gli Ordini Professionali che hanno supportato sinergicamente queste complesse attività; l'Ufficio Regionale di Progettazione diretto pro tempore dall'Ing. Santoro che, curandone la parte integrativa dello Studio, ha condotto al risultato di oggi e tutti i tecnici comunali coinvolti, conclude Mondello.



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina. De Luca e Mondello: "Il 12 febbraio l'apertura dei primi tratti di via don Blasco"

Sabato 12 febbraio, prima di andarmene (le sue dimissioni sono previste il 14, ndr), voglio consegnare i primi tratti della nuova via don Blasco. Stamani il sindaco Cateno De Luca è andato in sopralluogo insieme all'assessore Salvatore Mondello che, dopo aver parlato con l'impresa, ha confermato la data di apertura. Consegneremo i primi 3 chilometri sul totale di 3,8 e sarà collocata una statua sulla rotatoria di via Santa Cecilia quale simbolo di rinascita e sviluppo di Messina. I tratti che apriranno Ma quali sono questi tratti che apriranno il 12 febbraio? Il primo è quello tra via Santa Cecilia e viale Europa, il secondo tra via Salandra e Maregroso. Per completare il tratto tra via Santa Cecilia e Gazzi, allora, mancano altre due connessioni: la prima è quella tra viale Europa e via Salandra, lì dove c'era la Rifotras. E' stata affidata la gara per la bonifica e poi si potranno realizzare i circa 100 metri di strada che mancano spiega il direttore dei lavori, l'ing. Antonio Rizzo -, stimiamo che ci vorranno circa due mesi per poter aprire al transito anche quel tratto. La seconda, invece, è quella tra via Maregroso e via Acireale, in corrispondenza della sede Atm. Restano piccoli lavori da fare dice Rizzo -, li ipotizziamo si possa aprire tra un mese, a fine febbraio. E' il punto per il quale l'assessore Mondello spera di fare prima, già per il 12 febbraio: Apriremo due barra tre tratti dice e il barra tre è riferito proprio al passaggio da Maregroso a Gazzi. Non so se riusciranno a completare, non ci sono grosse cose da fare, confido nell'impresa. Ponte Rfi di Santa Cecilia e Cavalcavia Bisognerà attendere fine marzo, insomma, come avevamo già anticipato qui, per vedere completo il tratto tra via Santa Cecilia e Gazzi. Molto di più, invece, per il tratto dal cavalcavia sul Portalegni fino al ponte Rfi di Santa Cecilia. Un anno ha ipotizzato il sindaco De Luca; speriamo un poco prima ha aggiunto Mondello. Sul ponte ferroviario di Santa Cecilia bisognerà attendere la fine dei lavori in corso da parte di Rfi. Il cavalcavia alla base di via Tommaso Cannizzaro, invece, sarà demolito e ricostruito.



Messina, rimosso dal Tar l'ultimo ostacolo al completamento di via Don Blasco

Redazione

MESSINA Il Tribunale amministrativo regionale per la Sicilia sezione staccata di Catania (II sezione) ha rimosso l'ultimo ostacolo giudiziario al completamento della Via Don Blasco, rigettando il ricorso proposto dalla Gife S.r.l., difesa dall'avvocato Nunziello Anastasi (sentenza n. 3589/2021). Il ricorso contro il Comune di Messina, difeso dall'avvocato Carmelo Moschella, era stato proposto dalla Società, proprietaria di una porzione di terreno interessata dalla procedura espropriativa. Parliamo di una ricorso finalizzato ad ottenere l'annullamento del provvedimento dell'ente locale (Area amministrativa Dipartimento demanio patrimonio espropriazioni beni comuni n. 78 del 19/02/2019) di espropriazione per pubblica utilità con determinazione urgente dell'indennità provvisoria, con cui il Comune ha espropriato un'area di proprietà della ricorrente di 413 metri quadrati e del verbale di occupazione del 2 aprile del 2019, con cui il Comune di Messina ha occupato l' area. I giudici catanesi, accogliendo le difese formulate dal Comune di Messina, hanno dichiarato che, con provvedimenti del sindaco di Messina nella qualità di Commissario delegato è stato approvato il progetto esecutivo dell'opera e confermato che tale approvazione è legittima. Il Tar ha evidenziato che non sussiste la lamentata violazione del termine di emanazione del decreto di esproprio. I giudici catanesi, inoltre, hanno statuito che le censure in ordine all'esercizio dei poteri commissariali, come eccepito dal Comune di Messina sono inammissibili per tardività. Condividendo le tesi difensive del Comune di Messina, il Tar ha evidenziato che il commissario delegato fosse autorizzato a derogare, fra le altre disposizioni normative, alla legge 122/1989, che disciplina la materia dei parcheggi, del programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate. Secondo il Tar, non risulta sussistere la violazione della destinazione a parcheggio di aree ricomprese nella procedura di espropriazione oggetto di contenzioso, prospettata dalla Gife. Il ricorso è stato pertanto respinto, con compensazione delle spese di giudizio e pertanto nessun ulteriore ostacolo da parte dei proprietari delle aree interessate alla procedura di espropriazione, potrà essere frapposto all'ultimazione dell'opera.



Il porto di S. Agata di Militello volano per l' economia dell' area

La struttura è stata interessata dalla recente riclassificazione da parte della Regione. Adesso si attendono la consegna dei lavori e il successivo bando per la gestione ai fini turistici

Lina Bruno

SANT' AGATA DI MILITELLO (ME) - Una riclassificazione che certifica una situazione di fatto più che rivoluzionare un sistema. Il Governo regionale retto da Nello Musumeci , con la modifica del decreto del 2004, ha ridisegnato l' offerta dei servizi in quattro porti siciliani, di cui tre nel messinese, dove già da tempo, si lavora su nuove opportunità di sviluppo puntando a una riorganizzazione strategica per il turismo e le attività commerciali. Per il **porto** dei Nebrodi di Sant' Agata Militello è stata riconosciuta l' attività turistica e da diporto insieme a quelle già previste. Ma che l' infrastruttura della cittadina tirrenica fosse di rilevanza turistica si sapeva fin da quando l' opera fu pensata e finanziata, con oltre 30 milioni di euro per un **porto** non ancora ultimato. Adesso si spera nella piena funzionalità nel 2023 , ricordando che da progetto la struttura doveva comprendere la parte dedicata al trasporto passeggeri, la zona pescherecci, quella commerciale e quella per i diportisti . Sulla banchina di riva si prevedono i servizi a corredo dell' attività nautica, un' officina da diporto, gli edifici per le attività commerciali di settore, un punto ristoro e la biglietteria aliscafi. 'Ho dato sempre per scontato che fosse un **porto** turistico - spiega al

QdS Bruno Mancuso , sindaco di Sant' Agata Militello - forse non lo era ufficialmente nelle carte. Che ben venga. Però è chiaro che la destinazione naturale non può non essere turistica , anche perché ci sono novecento posti barca. I pescatori non ne avranno più di cinquanta'. Al di là del riconoscimento ufficiale da parte della Regione, adesso il **porto** sembra pronto a sviluppare la sua vocazione turistica . ' La struttura - conferma Mancuso - è in fase di completamento . Tutte le barriere esterne e le banchine sono state fatte e si stanno portando a termine le opere a terra. La data di consegna doveva essere il 22 febbraio , però la ditta ha chiesto un' ulteriore proroga. Mi auguro che prima dell' estate possa essere consegnato almeno in parte. In corso d' opera ci siamo accorti che c' è un sifonamento, un passaggio d' acqua verso l' interno del **porto** sotto la banchina, un vuoto che crea instabilità a cui bisogna porre rimedio con delle iniezioni di cemento. Abbiamo avuto un finanziamento dalla Regione di dieci milioni di euro e i lavori dovrebbero iniziare tra febbraio e marzo. Questo inconveniente ha ritardato i tempi di consegna insieme al Covid e ai marosi. Mi auguro che entro quest' anno possa essere realizzato tutto'. Da definire, poi, la questione della gestione. 'È chiaro - dice il sindaco di Sant' Agata di Militello - che il **Porto** così come viene consegnato non è funzionale, soprattutto la gestione della parte turistica dovrà andare a gara. Dobbiamo coinvolgere i privati che lo renderanno funzionale con il posizionamento dei pontili galleggianti, perché abbiamo la messa in sicurezza, la chiusura però lo specchio d' acqua è sprovvisto



di strumenti di utilizzo'. Per quanto riguarda l' appalto, come sottolinea il sindaco, è stata già avviata un' interlocuzione con l' assessorato Territorio e Ambiente 'perché il titolare dello specchio d' acqua è il Demanio marittimo . Per i pescatori la concessione è automatica, mentre per la parte turistica dobbiamo stabilire chi fa la gara, probabilmente sarà il Comune, ma questo va concordato con la Regione. Sono stato contattato da diversi gruppi però è chiaro che dovremo fare un bando europeo. L' interesse c' è perché è il **porto** più grande del Tirreno meridionale a parte Palermo e Messina, di fronte alle isole Eolie . Siamo fiduciosi che possa rappresentare un volano di sviluppo per tutto il territorio dei Nebrodi. Sant' Agata, grazie al **porto**, è stata inserita nella Zes Sicilia orientale, per cui è stato anche nominato il commissario che mi ha già contattato. Il valore aggiunto di questo **porto** è tutto lo spazio retroportuale, che è molto ampio e quindi c' è la possibilità di inserimento di attività industriali legate alla cantieristica, al rimessaggio, ai servizi'. Servono però tempi certi, per cercare di sfruttare al meglio e quanto prima questa straordinaria risorsa per il territorio. 'Dall' assessorato Territorio e Ambiente - conclude Mancuso - mi dicono che dobbiamo aspettare che finiscano i lavori, ma credo che intanto si potrebbe cominciare a predisporre il bando, in modo che quando avremo la disponibilità dell' area saremo già pronti a pubblicare in tempi brevi. Sto cercando di accelerare per evitare che il **porto**, dopo la consegna, stia magari fermo un anno prima che possa diventare funzionale'.

Informare

Catania

Prossima l' approvazione definitiva del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema di porti della Sicilia Orientale

Martedì la Regione Siciliana ha espresso parere favorevole

L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha comunicato la prossima approvazione definitiva del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema. Dopo il parere favorevole di tutti i Comuni interessati e l' adozione da parte del Comitato di gestione dell' ente portuale, martedì la Regione Siciliana ha espresso parere favorevole e il documento si avvia quindi verso l' approvazione definitiva, avendo già acquisito il parere positivo in sede di conferenza nazionale delle AdSP, che avverrà dopo ratifica da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Il DPSS è uno strumento di coordinamento con finalità di pianificazione strategica, ovvero, contiene l' inquadramento del sistema portuale di riferimento nel contesto socio-economico nazionale ed internazionale, al fine d' inquadrare correttamente il posizionamento dell' offerta infrastrutturale e logistica nel panorama dei mercati globali. L' AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha specificato che grazie al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema intende riattivare il processo di pianificazione dei porti di **Catania** ed Augusta che presentano Piani Regolatori Portuali notevolmente datati, risalenti rispettivamente al 1978 e al 1963. Inoltre, intendimento dell' ente con la redazione del nuovo DPSS è quello di costruire le nuove strategie di sviluppo in collaborazione con gli stakeholder locali, ovvero il tessuto produttivo e gli operatori della logistica e dei trasporti che usufruiscono della rete portuale e logistica della Sicilia Orientale. L' AdSP ha spiegato che ritiene prioritario rilanciare il proprio sistema portuale operando nel breve-medio termine (orizzonte temporale 2030) in ambito prevalentemente nazionale, concentrando l' attenzione principale sulla differenziazione complementare delle funzioni dei singoli porti all' interno del sistema portuale. Nel medio-lungo termine (orizzonte temporale 2050), invece, in un ambito prevalentemente internazionale, in sinergia con la Zona Economica Speciale e gli enti e le infrastrutture a diverso titolo coinvolte nella propria Area Logistica Integrata.



Rotta dei Florio, iniziativa Club Canottieri R. di Lauria

(ANSA) - PALERMO, 27 GEN - Ripercorrere la rotta delle imbarcazioni commerciali dei Florio per rievocare l' epopea della flotta di una delle più importanti famiglie di Palermo e per celebrare, al contempo, i 120 anni di vita di uno dei Circoli più antichi d' Italia. È stato presentato al Club Canottieri Roggero di Lauria il Trofeo "La rotta dei Florio". La regata d' altura, che si svolgerà dal 13 al 15 maggio, è riservata alle imbarcazioni Orc Crociera/Regata e Gran Crociera. Si articolerà su due tappe, tra Palermo, Trapani e le isole Egadi, ripercorrendo proprio la rotta storica delle imbarcazioni commerciali della flotta dei Florio, i più grandi armatori siciliani del XIX secolo. Il Trofeo "La rotta dei Florio" si inserisce nell' ambito delle celebrazioni per ricordare i 120 anni dalla fondazione del Club. Un Club nato nel 1902 al Porto di Palermo. Un momento di rievocazione che lega in modo indissolubile la storia e lo sport, la cultura e la vita sociale del Circolo. (ANSA).



Da Regione ok a Documento Pianificazione Strategica AdSP Mare Sicilia Orientale

(FERPRESS) Palermo, 27 GEN L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale è fra le poche **AdSP** italiane ad avere raggiunto l'ultimo step per l'approvazione definitiva del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema. Dopo il parere favorevole di tutti i Comuni interessati e l'adozione da parte del Comitato di Gestione, procede velocemente l'iter verso il consenso finale per il DPSS. In data 25 gennaio 2022 la Regione Siciliana ha espresso parere favorevole. Il documento si avvia quindi verso l'approvazione definitiva, avendo già acquisito il parere positivo in sede di Conferenza Nazionale delle **AdSP**, che avverrà dopo ratifica da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Il DPSS è uno strumento di coordinamento con finalità di pianificazione strategica, ovvero, contiene l'inquadramento del Sistema Portuale di riferimento nel contesto socio-economico nazionale ed internazionale, al fine d'inquadrare correttamente il posizionamento dell'offerta infrastrutturale e logistica nel panorama dei mercati globali. Grazie al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, l'**AdSP** del Mare di Sicilia Orientale intende riattivare il processo di pianificazione dei propri Porti: i Porti di Catania ed Augusta presentano infatti dei Piani Regolatori Portuali notevolmente datati, risalenti rispettivamente al 1978 e al 1963. L'intendimento dell'Ente con la redazione del nuovo DPSS è quello di costruire le nuove strategie di sviluppo in collaborazione con gli stakeholders locali, ovvero il tessuto produttivo e gli operatori della logistica e dei trasporti che usufruiscono della rete portuale e logistica della Sicilia Orientale. L'**AdSP** del Mare di Sicilia Orientale ritiene prioritario rilanciare il proprio Sistema Portuale operando nel breve-medio termine (orizzonte temporale 2030) in ambito prevalentemente nazionale, concentrando l'attenzione principale sulla differenziazione complementare delle funzioni dei singoli Porti all'interno del Sistema Portuale. Nel medio-lungo termine (orizzonte temporale 2050), invece, in un ambito prevalentemente internazionale, in sinergia con la Zona Economica Speciale e gli Enti e le infrastrutture a diverso titolo coinvolte nella propria Area Logistica Integrata.

Ferpress
AGENZIA DI INFORMAZIONE, TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E LOGISTICA
<http://www.ferpress.it>

Da Regione ok a Documento Pianificazione Strategica AdSP Mare Sicilia Orientale

Author : com

Date : 27 Gennaio 2022

(FERPRESS) - Palermo, 27 GEN - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale è fra le poche AdSP italiane ad avere raggiunto l'ultimo step per l'approvazione definitiva del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema.

Dopo il parere favorevole di tutti i Comuni interessati e l'adozione da parte del Comitato di Gestione, procede velocemente l'iter verso il consenso finale per il DPSS. In data 25 gennaio 2022 la Regione Siciliana ha espresso parere favorevole. Il documento si avvia quindi verso l'approvazione definitiva, avendo già acquisito il parere positivo in sede di Conferenza Nazionale delle AdSP, che avverrà dopo ratifica da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

Il DPSS è uno strumento di coordinamento con finalità di pianificazione strategica, ovvero, contiene l'inquadramento del Sistema Portuale di riferimento nel contesto socio-economico nazionale ed internazionale, al fine d'inquadrare correttamente il posizionamento dell'offerta infrastrutturale e logistica nel panorama dei mercati globali.

Grazie al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale intende riattivare il processo di pianificazione dei propri Porti: i Porti di Catania ed Augusta presentano infatti dei Piani Regolatori Portuali notevolmente datati, risalenti rispettivamente al 1978 e al 1963.

L'intendimento dell'Ente con la redazione del nuovo DPSS è quello di costruire le nuove strategie di sviluppo in collaborazione con gli stakeholders locali, ovvero il tessuto produttivo e gli operatori della logistica e dei trasporti che usufruiscono della rete portuale e logistica della Sicilia Orientale.

L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale ritiene prioritario rilanciare il proprio Sistema Portuale operando nel breve-medio termine (orizzonte temporale 2030) in ambito prevalentemente nazionale, concentrando l'attenzione principale sulla differenziazione complementare delle funzioni dei singoli Porti all'interno del Sistema Portuale. Nel medio-lungo termine (orizzonte temporale 2050), invece, in un ambito prevalentemente internazionale, in sinergia con la Zona Economica Speciale e gli Enti e le infrastrutture a diverso titolo coinvolte nella propria Area Logistica Integrata.

1/3

Trofeo "La rotta dei Florio", la regata in programma a Palermo

Per celebrare i 120 anni di uno dei Circoli più antichi d' Italia verrà rievocata la rotta delle navi commerciali dei Florio

Redazione Sport

PALERMO - Per celebrare i 120 anni di uno dei Circoli più antichi d' Italia verrà rievocata la rotta delle navi commerciali dei Florio, la flotta di una delle più importanti famiglie del capoluogo siciliano. A tal proposito, è stato presentato al Club Canottieri Roggero di Lauria il Trofeo "La rotta dei Florio". La regata d' altura, che si svolgerà dal 13 al 15 maggio, è riservata alle imbarcazioni Orc Crociera/Regata e Gran Crociera. Si articolerà su due tappe, tra **Palermo**, Trapani e le isole Egadi, ripercorrendo proprio la rotta storica delle imbarcazioni commerciali della flotta dei Florio, i più grandi armatori siciliani del XIX secolo. Il Trofeo "La rotta dei Florio" si inserisce nell' ambito delle celebrazioni per ricordare i 120 anni dalla fondazione del Club. Un Club nato nel 1902 al **Porto** di **Palermo**. Un momento di rievocazione che lega in modo indissolubile la storia e lo sport, la cultura e la vita sociale del Circolo. Il presidente del Club Canottieri Roggero di Lauria Andrea Vitale e il vice presidente Manfredi Agnello, accompagnati dal decano della vela del Club, Gabriele Guccione, hanno illustrato ai presidenti Beppe Tisci (LNI sez. di **Palermo**), Italo Tripi (C.V. Siciliano), Eduardo Traina (Soc. Canottieri **Palermo**), l' organizzazione della Regata d' altura. Presente all' incontro anche il presidente della Lega Navale italiana sez. di Trapani, Nicola Di Vita, accompagnato dal consigliere allo sport Pietro Incarbona. Le regole, i percorsi e l' organizzazione generale della manifestazione sono stati illustrati da Ermanno Basile, stazzatore e ufficiale di regata, Bruno Ampola, segretario sportivo del Club Lauria e Armando Udine, direttore tecnico del settore vela del Club.



Ita-Msc, Aponte vuole la maggioranza: "Piani per sinergie su crociere e cargo"

"I tedeschi di Lufthansa possono entrare come partner commerciale o anche come azionista di minoranza. Noi vogliamo gestire la società, altrimenti salta tutto"

"Non vogliamo essere sleeping partners. Puntiamo ad offrire un servizio integrato". Pronte le rotte da Miami a Dubai Gianluigi Aponte, fondatore e presidente esecutivo di Msc, Mediterranean shipping company, è l'uomo che vuole conquistare la maggioranza di Ita, la compagnia aerea nata dalle ceneri di Alitalia. Classe 1940, diploma all'Istituto nautico di Piano di Sorrento, al vertice del primo armatore al mondo nei container che quanto a capacità di trasporto ha appena scalzato dal primo posto la danese Maersk, Aponte in un'intervista al Corriere della Sera mette le cose in chiaro sul possibile matrimonio a tre tra Ita, Msc e Lufthansa (leggi qui per saperne di più). "Per noi la cosa principale è avere la maggioranza di Ita Airways. I tedeschi di Lufthansa possono entrare come partner commerciale oppure anche come azionista di minoranza. Noi vogliamo gestire la società, altrimenti non faremmo questa operazione. Non vogliamo essere un sleeping partner, socio non operativo", spiega Aponte. "Ita Airways ha già un ottimo management, che rimarrà al suo posto, aggiunge il presidente e fondatore di Msc. "Noi faremo parte del consiglio di amministrazione, attraverso cui manifesteremo le nostre idee per lo sviluppo del gruppo". Queste sono "la realizzazione di sinergie con il nostro business, tanto sul versante delle crociere quanto su quello del trasporto merci. Puntiamo ad offrire un servizio integrato ai nostri clienti", sottolinea Aponte. Ad esempio "per le crociere, vogliamo facilitare l'afflusso dei passeggeri nei porti italiani dove attraccano le nostre navi. E in quelli esteri, come Miami negli Stati Uniti o Dubai negli Emirati Arabi". Sul fronte cargo "abbiamo diversi progetti di sviluppo. Molti dei nostri clienti non hanno bisogno solo di servizi di trasporto marittimo, ma anche aereo. Con Ita potremo lavorare su entrambi. Abbiamo già un'ottima clientela per riempire gli aerei", conclude il fondatore di Msc.

LEGGI ANCHE: Msc-Ita-Lufthansa, il triangolo che piace a tutti (ma non all'Anac) Ita, Msc-Lufthansa scendono in campo: presentata manifestazione di interessi Ita Airways-Lufthansa: accordo. I tedeschi entrano col 40%, annuncio pronto

Iscriviti alla newsletter Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)



The screenshot shows the website 'affaritaliani.it' with the article title 'Ita-Msc, Aponte vuole la maggioranza: "Piani per sinergie su crociere e cargo"'. Below the title is a photo of Gianluigi Aponte, founder and CEO of Msc, with a text overlay that reads: "Non vogliamo essere sleeping partners. Puntiamo ad offrire un servizio integrato". Pronte le rotte da Miami a Dubai

Ue, Tardino (Lega) nominata relatrice del piano d' azione trasporti su rotaia

(AGENPARL) - gio 27 gennaio 2022 Ue, Tardino (Lega) nominata relatrice del piano d' azione trasporti su rotaia 'Migliorare funzionamento rete ferroviaria, impegno per collegare Italia ed Europa' Bruxelles, 27 gen - Annalisa Tardino, europarlamentare della Lega, è stata nominata relatrice per il 'Piano d' azione per promuovere i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza e transfrontalieri', dossier attribuito al gruppo ID dai coordinatori della commissione Trasporti e Turismo. 'Sono tante le sfide individuate, in primis la necessità di migliorare il funzionamento della rete ferroviaria, sia lato servizi che infrastrutture, completando le opere mancanti e ammodernando quelle esistenti, oltre la possibilità di semplificare le norme e garantire prezzi dei biglietti più vantaggiosi. In aggiunta, si persegue lo scopo di accelerare la digitalizzazione, semplificare la normativa eliminando disposizioni tecniche e procedure farraginose e di garantire una migliore disponibilità di treni. Sarà importante adeguare la formazione e la certificazione del personale ferroviario alle esigenze future, introdurre trasporti collettivi sostenibili anche tramite obblighi di servizio pubblico se necessario, e rendere il settore ferroviario un' opzione interessante per i giovani. In quanto relatrice per l' intero Parlamento, mi prefiggo di proporre azioni e iniziative per far sì che il settore ferroviario diventi realmente competitivo rispetto ad altre modalità di trasporto per passeggeri e merci e sia funzionale sì a collegare l' intera Europa, ma assicurando al contempo che ci sia sinergia con quanto si sta facendo in materia di connessioni locali tra nodi urbani ed extra-urbani, oltre che per l' accesso a porti e aeroporti. Sarà, infine, un' occasione per portare avanti il punto di vista di tutti quei territori che presentano condizioni più svantaggiose, come nel caso della Sicilia', dichiara l' europarlamentare della Lega Annalisa Tardino.

Listen to this.

The screenshot shows the AgenParl website interface. At the top, there is a navigation bar with the date 'giovedì 27 gennaio 2022' and the time '13:01 (gen)'. The main header features the AgenParl logo and a navigation menu with items: HOME, ITALIA, INTERNAZIONALI, EDITORIALI, ABBONATI, LOGIN, AGENPARL. Below the header, there is a search bar and a list of categories: Agenzia, Collaboratori, Pubblica, Archivi. The main content area displays the article title 'Ue, Tardino (Lega) nominata relatrice del piano d'azione trasporti su rotaia' with a sub-headline 'Migliorare funzionamento rete ferroviaria, impegno per collegare Italia ed Europa'. The author is listed as 'By Redazione' and the date as '27 gennaio 2022'. There is also a 'Search' button and a 'Ricevi le nostre notifiche!' button.

Ita Airways, parla Aponte: 'Sinergie nei piani Msc'

da Gabriele Simmini

«Per noi la cosa principale è avere la maggioranza di Ita Airways . I tedeschi possono entrare come partner commerciale oppure anche come azionista di minoranza. Noi vogliamo gestire la società, altrimenti non faremmo questa operazione. Non vogliamo essere un sleeping partner». Dopo un paio di giorni di indiscrezioni e ipotesi, Gianluigi Aponte , fondatore e presidente esecutivo del gruppo Msc, annuncia in maniera netta la scelta dell' investimento nella compagnia di bandiera e marca anche le differenze rispetto ai rapporti con il colosso Lufthansa. In un' intervista al Corriere della Sera , infatti, il primo armatore al mondo nel settore container (dopo aver scalzato Maersk) e il terzo nel settore crociere (dietro Carnival e Royal Caribbean) spiega nel dettaglio come è ideata e come vorrebbe sviluppare la partnership a tre Msc-governo italiano-Lufthansa per rilanciare Ita Airways e posizionarla nel mercato globale passeggeri e merci. DAL FLY & CRUISE AL CARGO SULL' AFRICA Innanzitutto, Aponte tira dritto sull' integrazione tra marittimo e aereo, puntando sulla «realizzazione di sinergie con il nostro business, tanto sul versante delle crociere quanto su quello del trasporto merci. Per le crociere, vogliamo facilitare l' afflusso dei passeggeri nei porti italiani dove attraccano le nostre navi. E in quelli esteri, come Miami negli Stati Uniti o Dubai negli Emirati Arabi », mentre sul cargo «molti dei nostri clienti non hanno bisogno solo di servizi di trasporto marittimo, ma anche aereo. Con Ita potremo lavorare su entrambi. Abbiamo già un' ottima clientela per riempire gli aerei». Proprio sul tema cargo, si sta concentrando una parte degli analisti che vede nella doppia mossa - Msc che a marzo dovrebbe acquisire definitivamente la Bolloré Africa Logisitc , seguito dal progetto Ita - un chiaro orientamento a sviluppare il mercato verso il continente africano. I PIANI PER IL FUTURO E I RAPPORTI CON LUFTHANSA L' armatore smentisce, poi, un cambio ai vertici della newco guidata da Alfredo Altavilla con l' ingresso della compagnia di crociere - «Ita Airways ha già un ottimo management, che rimarrà al suo posto. Noi faremo parte del consiglio di amministrazione, attraverso cui manifesteremo le nostre idee per lo sviluppo del gruppo» - ma si mantiene cauto su eventuali sviluppi legati al presidio degli aeroporti italiani «stiamo valutando, bisogna in ogni caso studiare la redditività di ogni mossa e di ogni scalo. Sono considerazioni che approfondiremo con il management della compagnia». Su Lufthansa , che invece ha dimostrato un atteggiamento più timido sull' ingresso nell' azionariato di Ita - preferendo avviare prima una partnership commerciale per poi provare a rilevare una percentuale entro i prossimi 3 anni, ndr - Aponte conferma i colloqui in corso, è una grande società quotata e ha bisogno dei suoi tempi per decidere». I prossimi 90 giorni, quindi, saranno decisivi per capire se l' offerta da 1,2-1,4 miliardi di euro sarà confermata - così come la cordata con Lufthansa invece di un ingresso sfalsato tra Msc e il gruppo tedesco. A breve, infine,



AgenziaViaggi

Focus

si riunirà il consiglio dei ministri italiano che dovrà anticipare un primo via libera alla manifestazione d' interesse, in vista del cda di Ita Airways previsto per il 31 gennaio. Nel frattempo il duo Air France-Delta Air Lines - colto alla sprovvista dalla mossa di Msc Crociere - resta alla finestra e continua a studiare un modo per inserirsi nella trattativa, soprattutto se nei prossimi 90 giorni si produrranno ulteriori colpi di scena.

De Wave, cucine e cabine sulle navi da crociera parlano genovese

Scommessa su superlusso e piani di crescita in Nord Europa e Usa

L'obiettivo è crescere, con acquisizioni e partnership, e la prua è puntata su Nord Europa e anche Usa, dove l'azienda, che ha già un piccolo avamposto, potrebbe andare anche a costruire. Il gruppo genovese De Wave, tre aziende, ciascuna specializzata in un segmento degli allestimenti di interni per navi da crociera e yacht (De Wave cabine e moduli bagno, Precetti aree catering e Spencer aree pubbliche e yacht), 600 dipendenti, chiuso il 2021 con un fatturato di 210 milioni e una previsione di un incremento ulteriore nel 2022, l'ultima commessa l'ha annunciata pochi giorni fa: l'allestimento di Scenic Eclipse II, nave extralusso della compagnia australiana Scenic Luxury cruises, su cui realizzerà fra 114 suites a 6 stelle, le wet rooms, le sale da pranzo e gli impianti di approvvigionamento, cabine e aree per l'equipaggio. E proprio il settore delle crociere di lusso è uno dei focus su cui intende puntare l'azienda, che nel carnet dei clienti conta già le principali compagnie crocieristiche, da Carnival a Msc, da Virgin voyages a Viking, a Royal Caribbean e i cantieri navali più importanti. "Siamo tre aziende e venivamo da tre mondi diversi: abbiamo impiegato un po' di tempo per capire come si poteva lavorare insieme - dice Gabriele Scroglieri, ceo di Precetti e direttore operazioni di De Wave -. Abbiamo messo insieme le sinergie e poi abbiamo mischiato i manager delle aziende, creando loro tanti problemi ma realizzando un gruppo capace di affrontare progetti difficili: non un gruppo con tre aziende all'interno ma un'azienda con tre core business". De Wave è nata nel 2015, come spinoff di Demont: nel 2017 l'acquisizione di Precetti, l'anno successivo di Spencer, che ha completato l'offerta. Quartier generale a Genova, controllata dal fondo Platinum equity, ha uffici e centri operativi in Italia), Polonia, Francia, Germania, Finlandia, più headquarters a Singapore e Miami. "In questo momento il fatturato è legato alle navi nuove e alla realizzazione delle aree pubbliche, mentre il refitting ha registrato una battuta d'arresto dovuta alla pandemia ma sta risalendo" dice Scroglieri. Il futuro? "Diventare più grandi - spiega - un gruppo forte che possa fare di tutto, quindi non solo arredo ma anche impiantistica e progettazione. Guardiamo all'estero, in questo momento al Nord Europa". E negli Stati Uniti: "Stiamo guardandoci intorno per trovare un'azienda che possa dare una mano anche nella produzione, perché produrre tutto in Italia e spedirlo, soprattutto con i costi attuali dei noli, è pesante". (ANSA).



Nautica: Azimut Yachts vara il nuovo Magellano 30 metri

Dedicato a yachtsmen che preferiscono le lunghe crociere

(ANSA) - VIAREGGIO (LUCCA), 27 GEN - Varato a Viareggio (Lucca) il primo Magellano 30 metri di Azimut Yachts. La collezione Magellano , spiega una nota, è la linea di Azimut Yachts dedicata a yachtsmen che preferiscono le lunghe crociere: Magellano è sempre morbida e sicura in navigazione, ha consumi contenuti e ampi range di velocità. Anche gli spazi interni sono pensati per lunghe permanenze a bordo. La nuova ammiraglia è il risultato frutto della collaborazione del team già collaudato con il modello precedente, Magellano 25 metri. Il nuovo flagship si rivolge all' armatore esperto, che vuole navigare a lungo raggio e in tutte le condizioni meteo, in un costante dialogo con il mare. (ANSA).



Ita, Aponte: vogliamo gestire la società, sinergie per crociere e cargo

La compagnia ha già un ottimo management, che rimarrà al suo posto

Milano, 27 gen. (askanews) - "Per noi la cosa principale è avere la maggioranza di Ita Airways. I tedeschi possono entrare come partner commerciale oppure anche come azionista di minoranza. Noi vogliamo gestire la società, altrimenti non faremmo questa operazione. Non vogliamo essere un sleeping partner (socio non operativo, ndr)". E' quanto ha dichiarato, in un' intervista al Corriere della Sera, Gianluigi Aponte, fondatore e presidente esecutivo di Msc, il gruppo interessato a rilevare una quota di maggioranza di Ita. Se entrerete nell' azionariato, cambierete i vertici? "Ita Airways ha già un ottimo management, che rimarrà al suo posto - ha risposto - Noi faremo parte del consiglio di amministrazione, attraverso cui manifesteremo le nostre idee per lo sviluppo del gruppo". Ossia, spiega Aponte, "la realizzazione di sinergie con il nostro business, tanto sul versante delle crociere quanto su quello del trasporto merci". Per le crociere, per esempio, "vogliamo facilitare l' afflusso dei passeggeri nei porti italiani dove attraccano le nostre navi. E in quelli esteri, come Miami negli Stati Uniti o Dubai negli Emirati Arabi". A che punto sono i colloqui con Lufthansa? "Stiamo parlando, i contatti naturalmente proseguono - ha spiegato Aponte -, è una grande società quotata e ha bisogno dei suoi tempi per decidere". Con Ita, invece, "abbiamo esplicitato il nostro interesse al presidente Alfredo Altavilla".



Trasportounito: «Subito regole nazionali per regolamentare le attese dei tir nei porti»

«La problematica non può essere affidata solo alla regolazione, validissima, di singoli presidenti di Autorità di Sistema Portuali»

Trasportounito ha chiesto al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'urgente avvio di un'azione organica di regolazione dei cicli operativi dei camion nei porti per fare a una situazione che giudica fuori controllo, caratterizzata da inefficienze che hanno ricadute su tutta la filiera logistica e sul sistema economico del Paese. «La problematica - sottolinea Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito - non può essere affidata solo alla regolazione, validissima, di singoli presidenti di Autorità di Sistema Portuali, ma deve prendere spunto dalle importanti analisi e iniziative portuali territoriali nonché dai lavori svolti tra operatori dell'Autotrasporto e Committenza al tavolo Nazionale Contenitori, e sfociati in prassi condivise per la regolazione delle attese-camion, per il controllo dei contenitori vuoti e di altri elementi operativi». Secondo Tagnochetti, sono molto apprezzabili le ordinanze emanate dai presidenti dei porti della Spezia e di Genova ma «Continua a mancare un'azione nazionale e governativa, più volte richiesta al Ministero, che disciplini i tempi di attesa al carico e allo scarico, impegni gli scali alla tracciabilità delle operazioni documentali di carico e scarico e individui parametri standard dei livelli di servizio ai sensi della legge 84/94 superando la visione puramente contrattualistica dei rapporti tra operatori e definendo le singole responsabilità di autotrasportatori e terminalisti, ma anche di spedizionieri e compagnie da cui spesso dipendono i via libera troppo anticipati alle partenze dei camion che causano poi i fenomeni di congestione».



Trasportounito ha chiesto al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili l'urgente avvio di un'azione organica di regolazione dei cicli operativi dei camion nei porti per fare a una situazione che giudica fuori controllo, caratterizzata da inefficienze

Ita, le mosse di Delta Airlines per ostacolare Msc-Lufthansa

LO SCONTRO ROMA Delta Airlines non ci sta. Il colosso americano dell'aria promette battaglia sul fronte Ita dopo la manifestazione d'interesse del tandem Msc-Lufthansa che, come noto, ha chiesto al Tesoro una esclusiva di 90 giorni per mettere a punto l'operazione e convolare a nozze.

Secondo il vettore di Atlanta, che già si sarebbe fatto sentire ai piani alti del ministero di Via XX Settembre e anche a Palazzo Chigi, la procedura proposta dal gruppo armatoriale guidato da Gianluigi Aponte e dai concorrenti tedeschi non sarebbe corretta. Striderebbe con le regole che prevedono, in caso di privatizzazione, una data room aperta a tutti, con un bando trasparente, così come annunciato del resto dal presidente esecutivo di Ita Airways. Proprio Alfredo Altavilla, che ha tenuto i contatti in queste ore con gli attori in campo, ha parlato del mese di febbraio come di quello decisivo per aprire ai possibili partner il dossier sui conti della compagnia.

Dossier che sarà aggiornato nelle prossime ore con le indicazioni del nuovo piano strategico.

Ma gli americani, non si sa se più per tattica o perché davvero intendono rilanciare, contestano anche un altro punto: il fatto che Msc e Lufthansa abbiano chiesto l'esclusiva senza avanzare una offerta vincolante. Al di là delle tecnicità, secondo molto esperti del settore, questa scelta procedurale non darebbe accesso ad un percorso privilegiato, escludendo così gli altri pretendenti dalla corsa. Sia come sia, la compagnia americana sembra orientata ad ostacolare l'operazione, anche se va sottolineato che probabilmente ha indugiato un po' troppo in questi mesi.

C'è da dire però che siamo all'inizio della trattativa e che presentare un'offerta vincolante, visto lo standing dei due big in campo, è sempre possibile. Del resto l'ultima parola spetta al Tesoro, o meglio al governo, ma in questa fase tutta l'attenzione è concentrata sull'elezione del Presidente della Repubblica, e la sorte di Ita non è al momento proprio in cima ai pensieri del Consiglio di ministri. Lo sarà certamente dopo la fine del negoziato politico sul Quirinale e quando la manifestazione d'interesse verrà declinata in ogni dettaglio.

LA PLATEA Va tuttavia segnalato che oltre a Delta, alla finestra ci sarebbero anche un gruppo canadese, un paio di fondi d'investimento internazionali (americani in particolare) e nuovamente Air France-Klm, storico partner del vettore tricolore. Tutti in sala di attesa per capire se e come salire a bordo della privatizzazione. Ognuno con le proprie carte e le proprie strategie. Soprattutto con le proprie risorse, visto che nel passato non si è certo assistito a una gara su questo fronte. Tanto che al momento quella messa a punto da Msc sembra essere la più convincente, vista la caratura del Gruppo Aponte sia sul fronte passeggeri (le crociere) sia sul cargo.



Il Mattino

Focus

I TEMPI Dopo il cda del 31 gennaio, aveva spiegato Altavilla (suo il contatto con Msc, in considerazione dei rapporti intrattenuti fin dai tempi della Fiat), verrà aperto ai potenziali interessati l'accesso ai conti di Ita». L'accelerazione delle ultime 48 ore ha in parte cambiato i piani, sorprendendo un po' tutti. Nessuno, nemmeno dentro Ita, si aspettava che in questa fase, con l'elezione del Capo dello Stato a impegnare la scena politica, qualcuno potesse farsi avanti in maniera così decisa.

C'è da dire che gli americani hanno fatto anche notare che la sede in Svizzera di Msc precluderebbe la possibilità di acquisire la maggioranza, ma è evidente che una newco o una società veicolo italiana supererebbe l'ostacolo agevolmente. Sarà ovviamente, l'esecutivo il governo a sciogliere nodi sia procedurali che di politica economica, vagliando a fondo le carte e facendo rispettare le norme. Di certo in pochi si aspettavano una metamorfosi così rapida di Ita che, nata dalle ceneri di Alitalia, si è trasformata in poco tempo in preda ambita.

Umberto Mancini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Poche le materie prime dietro questa stangata il rischio di speculazioni»

L'INTERVISTA/1 Valerio Iuliano «Stiamo vivendo difficoltà enormi. Le materie prime sono poche e sempre più costose. E il risultato è l'aumento del 30 per cento».

Paolo Vaccaro, responsabile commerciale dell'azienda L'abbondanza del pane, che ha tre sedi in Campania - dislocate tra Melito, Amorosi e Maddaloni - sintetizza in poche battute il fenomeno del rincaro del pane, determinato dalle congiunture internazionali.

Partiamo dal prezzo finale.

Quanto costa oggi un chilo di pane?

«Nella grande distribuzione è arrivato a 2,30 euro. Un anno fa era a 1,80 euro. Al dettaglio siamo arrivati intorno ai 2,50 euro, a fronte dei 2 euro dello scorso anno».

Quali sono le motivazioni dei rincari?

«Innanzitutto il costo delle materie prime. Mi riferisco alla farina, al grano, alla semola».

Facciamo degli esempi concreti. Gli aumenti del grano da che cosa scaturiscono?

«Per quanto riguarda il grano, in Italia se ne produce un quantitativo sempre più scarso.

Poche persone sono disposte a coltivare grano anche se abbiamo alcune delle qualità più pregiate al mondo. Il cambiamento climatico inoltre sta agendo da freno. Il frumento tenero è sempre in rialzo. Il mercato ha fatto segnare un incremento del 30 per cento».

E per la farina vale lo stesso discorso?

«La farina è aumentata negli ultimi sei mesi del 40% e già nel periodo 2020-2021 era aumentata del 30%. Le ragioni sono ancora da rintracciare, in primis, nei rincari energetici che influiscono sui costi di produzione e soprattutto sul trasporto e la logistica. Alcuni parlano anche di speculazione.

Non si capisce quale sia la verità.

Il prezzo del trasporto è triplicato. I container costano il triplo di prima. Forse perché i cinesi hanno comprato tutti i porti, ma questa è una mia idea.

La questione dei trasporti ci crea problemi gravi. Gli operatori della filiera agroalimentare vedono il moltiplicarsi delle cosiddette blank sailing, ossia cancellazioni senza preavviso di spedizioni che, nella migliore delle ipotesi, slittano di un paio di mesi».



Il Mattino

Focus

Questo che cosa determina?

«Quando le consegne del materiale per gli imballi slittano, ci troviamo le celle piene di prodotti già venduti che, però, non possiamo consegnare, con conseguenti danni economici e di immagine. Siamo stati costretti a riprogrammare le consegne e, per recuperare, giorni preziosi, a lavorare anche di notte, con notevoli disagi per i nostri partner commerciali».

Da un lato il prezzo delle materie prime, dall' altro la questione dei trasporti. E poi c' è altro?

«Le bollette energetiche sono raddoppiate. Da tutti questi fattori combinati, nascono gli aumenti del pane superiori al 30 per cento, che ho citato prima. Parlo del prezzo del prodotto finito. Noi facciamo vendita sia alla Gdo, servendo grandi player nazionali, sia per la ristorazione collettiva, e poi al dettaglio. Abbracciamo tutto il canale delle vendite.

Ripeto che la questione delle materie prime è fondamentale. Da un lato c' è penuria, dall' altro i rincari.

Questo vale per la farina, per il grano e per la semola è ancora peggio».

Ed ora qual è la situazione?

«Ci sono stati momenti di difficoltà nel reperire la farina, anche se adesso la situazione sembra tornata alla normalità, ma con prezzi - è il caso di dire - lievitati, forse anche alimentati da una quota di speculazione generale dei principali player del settore».

Quali sono le materie prime più difficili da trovare in questo momento?

«Siamo in sofferenza ancora oggi per quanto concerne i materiali da imballaggio come plastica, alluminio e cartone, che diventano sempre più spesso poco reperibili e a prezzi spropositati. La possibilità di programmare ordini e consegne sia per il mercato italiano sia per l' export è subordinata alla garanzia che le materie prime giungano nei nostri magazzini con le date stabilite, cosa che diventa giorno dopo giorno sempre più complicata».

Quali sono le soluzioni?

«Programmazione industriale seria e strutturata a medio lungo periodo. Incentivi reali per la sostenibilità ambientale e autonomia energetica».

Quindi è necessario l' intervento del governo?

«Certamente occorre stabilità e programmazione in primis da parte del governo.»

Il Mattino

Focus

Sicuramente il Pnrr rappresenta un' opportunità imperdibile per rimuovere gli ostacoli che bloccano da anni la crescita del nostro paese.

Intanto, le vendite sono diminuite del 15 per cento. Ma siamo riusciti ad andare avanti».

L' ondata dei rincari proseguirà?

«Sicuramente continueranno.

Non ci sono dubbi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Codici: scattano le diffide per Msc Grandiosa, al via un' azione legale per oltre 200 crocieristi

Si muoverà lungo due strade l' azione legale che l' associazione Codici ha deciso di avviare per tutelare i crocieristi della Msc Grandiosa. Da una parte c' è chi ha deciso di non partire, dall' altra chi era a bordo, tutti uniti dalle gravi conseguenze provocate dal focolaio scoppiato sulla nave ad inizio gennaio. Prima dell' arrivo al porto di Genova, il comandante ha comunicato 120 casi di positività al Covid tra i passeggeri, ma sulla gestione dell' emergenza e, più in generale, della vacanza ci sono diversi dubbi. 'Le assicurazioni fornite da Msc - afferma Ivano Giacomelli, Segretario Nazionale di Codici - si sono scontrate con una realtà ben diversa. A nostro avviso non c' erano più le condizioni per proseguire la crociera e lo dimostrano le centinaia di segnalazioni che abbiamo ricevuto. Sinceramente di fronte anche al clamore mediatico che ha suscitato la vicenda ci aspettavamo un atteggiamento diverso da parte della compagnia, un comportamento collaborativo, invece abbiamo registrato il totale disinteresse di fronte alle richieste, alle proteste ed anche alle paure dei crocieristi. È per questo che abbiamo deciso di procedere per vie legali, perché è chiaro che quanto successo non può essere archiviato come un incidente di percorso'.

Emblematiche le testimonianze raccolte dall' associazione Codici. Come quella di chi si è imbarcato non sapendo nulla del focolaio che era esploso a bordo e solo una volta salito sulla nave si è reso conto che qualcosa non andava o addirittura di chi è stato costretto a richiedere l' intervento della Polizia per poter scendere a terra. 'C' è chi è stato avvertito da altri passeggeri che c' erano dei positivi - dichiara Stefano Gallotta, Responsabile Trasporti e Turismo di Codici - e ha compreso la gravità della situazione quando ha incrociato nei corridoi personale con tuta di contenimento che scortava i contagiati per lo sbarco oppure ha notato il via vai di ambulanze sul molo. Addirittura, c' è chi è stato fermato sulla soglia della cabina da un inserviente delle pulizie che gli ha detto che non poteva entrare perché bisognava fare la sanificazione, in quanto prima vi aveva soggiornato un positivo. C' è chi, preoccupato per il focolaio, ha deciso di scendere e racconta che durante lo sbarco ha incontrato positivi e ha percorso corridoi con sacchetti dei pasti consumati fuori dalle porte delle cabine, con il rischio che i bambini potessero toccarli. Sono tutti aspetti che riteniamo gravi e pericolosi, come la gestione delle cosiddette bolle, che a nostro avviso non hanno funzionato correttamente. Ci sono, infatti, casi di famiglie chiuse nella stessa cabina ma con un solo caso di positività, che inevitabilmente ha finito per contagiare gli altri. A tutte queste situazioni bisogna aggiungere quella di chi è riuscito a non contrarre il Covid, ma si è ritrovato a continuare una vacanza che di svago e di relax ovviamente non aveva più nulla, non solo per il clima che regnava a bordo, ma anche per le limitazioni che ha subito la crociera, ad esempio per le escursioni ridotte o annullate. Di fronte a



Il Nautilus

Focus

tutto questo, abbiamo predisposto due diffide per la compagnia: una per chiedere il rimborso ed il risarcimento danni per chi non è partito a causa del Covid, l' altra per la riduzione del prezzo ed il risarcimento danni anche da vacanza rovinata per chi era a bordo ed è sbarcato dal 4 gennaio in poi, ovvero dopo l' esplosione del focolaio'. Per aderire alle azioni legali intraprese da Codici è possibile telefonare al numero 06.55.71.996, scrivere all' indirizzo e-mail segreteria.sportello@codici.org oppure inviare un messaggio al numero WhatsApp 338.48.04.415. Sono i canali attivati dall' associazione per raccogliere segnalazioni e fornire assistenza per i passeggeri della Msc Grandiosa ed anche di altre navi colpite dal virus.

La Commissione adotta norme per la consegna dei rifiuti dalle navi ai porti dell' UE

Bruxelles. La direttiva sugli impianti portuali di raccolta, adottata nel 2019, previene l' inquinamento marino provocato dalle navi,

Bruxelles . La direttiva sugli impianti portuali di raccolta, adottata nel 2019, previene l' inquinamento marino provocato dalle navi, garantendo che i rifiuti prodotti dalle navi e quelli pescati passivamente non siano gettati in mare, ma restituiti a terra e adeguatamente gestiti. Nell' ambito di questa direttiva, la Commissione ha adottato, oggi, quattro regolamenti di attuazione, elaborati in collaborazione con esperti degli Stati membri e in consultazione con le parti interessate. In particolar modo, si afferma nella comunicazione del Directorate-General for Mobility and Transport, si tratta del Regolamento di esecuzione (UE) 2022/89 della Commissione, del 21 gennaio 2022, recante modalità di applicazione della direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio. I quattro regolamenti riguardano: a) Capacità di stoccaggio dei rifiuti in una nave Quando fanno scalo in un porto dell' UE, le navi devono consegnare tutti i rifiuti alle strutture portuali. Un' esenzione a questa regola si applica alle navi con capacità sufficiente per immagazzinare i rifiuti accumulati durante il viaggio previsto fino al raggiungimento del successivo porto di scalo. Il presente regolamento di esecuzione definisce come determinare se una nave dispone di una capacità di stoccaggio sufficiente per l' applicazione di questa esenzione. b) Navi che producono quantità ridotte di rifiuti e li gestiscono in modo sostenibile Ridurre la quantità di rifiuti prodotti a bordo di una nave è importante quanto l' obbligo di consegnarli in un porto. Per incentivare ciò, la direttiva prevede che i diritti portuali siano inferiori per le navi che producono quantità ridotte di rifiuti e che li gestiscano in modo sostenibile e rispettoso dell' ambiente. Il presente regolamento di attuazione definisce i criteri per determinare quando una nave ha diritto a una tariffa ridotta per produrre meno rifiuti e gestirli correttamente. c) Denuncia dei rifiuti catturati nelle reti da pesca I porti devono raccogliere i rifiuti pescati passivamente, ovvero i rifiuti catturati nelle reti da pesca durante le normali operazioni dei pescherecci. Affinché tali rifiuti possano essere monitorati, la direttiva impone agli Stati membri di riferire sulla quantità e sulle caratteristiche dei rifiuti pescati passivamente consegnati ai loro porti. Il presente regolamento di esecuzione definisce come raccogliere e segnalare questi dati. d) Selezione delle navi da ispezionare Gli Stati membri sono tenuti a ispezionare il 15% delle navi che fanno scalo nei loro porti per verificare il rispetto delle norme sui rifiuti. A tal fine, gli Stati membri devono prendere di mira le navi per le quali il rischio di non conformità è più elevato. Il presente regolamento di esecuzione definisce un meccanismo per la selezione delle navi da ispezionare, sulla base di criteri comuni, in modo che la selezione avvenga allo stesso modo in tutta l' UE. Abele Carruezzo.



EMISSIONI

L' ammoniaca si fa strada tra i carburanti sostenibili per i motori delle navi

R.d.F.

Il settore marittimo punta sempre di più sui carburanti sostenibili e i maggiori costruttori di motori per navi, come Wärtsilä e Rolls-Royce, stanno studiando soluzioni per alimentare le navi con fuel alternativi, tra i quali l' idrogeno, ma non solo.

Perché tra le varie opzioni, che passano attraverso un periodo in cui si useranno blend con mix di carburanti, si va facendo strada, sempre di più, la possibilità di utilizzare l' ammoniaca (prodotta da idrogeno e azoto). Ne è convinto Patrick Baan, director system integration & performance di Wärtsilä, che ritiene possibili, per i motori del futuro, alimentazioni con il 100% di metanolo o di ammoniaca.

«Ma c' è la possibilità - afferma - che prevalga quest' ultima perché non ha emissioni di Co2, a patto che si riesca a risolverne i problemi di tossicità (in caso di fuoriuscite dai serbatoi, ndr), magari creando sale macchine che funzionano senza la presenza umana. L' idrogeno, invece, sembra più interessante per le applicazioni terrestri, come si nota dalle sperimentazioni che sta facendo Snam (si veda l' articolo a fianco, ndr) ».

Ma se Baan ritiene che, per il marine, in futuro si potrà virare verso l' ammoniaca, al momento Wärtsilä sta sperimentando con successo, ed è coinvolta anche la sede di Genova, diversi tipi di fuel per navi, a partire proprio dall' idrogeno. «Stiamo realizzando - afferma - due motori alimentati con un mix di metano e idrogeno, che usciranno quest' anno, uno più grande (con pistoni da 50 centimetri) e uno più piccolo (34 centimetri) che funzioneranno con un blend per il 25% d' idrogeno e per il 75% di metano»; in linea con le prove che sta facendo Snam sulle proprie tubature.

«Poi - continua Baan - abbiamo cominciato quest' estate le sperimentazioni di un motore 100% a idrogeno, che abbiamo promesso al mercato per il 2025. Esiste però un problema oggettivo di stoccaggio, perché l' idrogeno ha bisogno di grandi volumi che non ci sono sulle navi se non sacrificando quantità di passeggeri, per le crociere, o di carico, per il cargo.

E se si vuole caricarlo liquido si deve tenerlo a -253°. Inoltre, attualmente c' è scarsità di idrogeno green (creato con l' elettricità, ndr) e quello fatto con carbone o Gnl non è in linea con la sostenibilità». La speranza è che, nei prossimi 10-20 anni, si produca di più il green. Anche motori a biodiesel e biogas, che sono già sul mercato, hanno emissioni di Co2 e lo stesso vale per il metanolo (la compagnia svedese Stena lo usa nelle navi già dal 2015). L' ammoniaca, dice Baan, «ha bisogno di meno volumi di stoccaggio rispetto all' idrogeno e si liquefa a temperature più alte (-34°, ndr).

Nel 2021 abbiamo testato una miscela con l' 80% di ammoniaca e il 20% di gasolio . Pensiamo di arrivare



Il Sole 24 Ore

Focus

a breve a un motore che funziona col 98% di ammoniaca».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Attività record per la Bei con 95 miliardi nel 2021: all' Italia il 15% della torta

Gli investimenti puntano ad attivare investimenti per oltre 76 miliardi

Mara Monti

Affrontare il secondo anno di pandemia sostenendo l' economia per evitare che la crisi lasci cicatrici profonde. Con questo obiettivo il gruppo Bei (Banca europea degli investimenti e Fondo europeo degli investimenti) ha affrontato questa difficile fase con una attività record per 95 miliardi di euro nel 2021, il 23% in più rispetto al 2020.

L' Italia è stata tra i paesi europei quello che più ha beneficiato dell' attività dell' istituto a cominciare dai fondi dedicato all' emergenza Covid, riuscendo nel complesso ad ottenere il 15,6% dei fondi: le 122 operazioni che hanno già concluso il ciclo hanno un valore complessivo di 13,5 miliardi di euro (+13,5% rispetto al 2020). Un' attività che secondo i calcoli dell' istituto, contribuirà ad attivare investimenti per oltre 76,3 miliardi di euro nell' economia reale (+135% rispetto al 2020) con un impatto sul Pil del 4,3%. Se si aggiungono anche i 13,4 miliardi di euro di prestiti e garanzie, praticamente un euro su sei degli investimenti Bei sono andati all' Italia. «Una cifra record che ha garantito una solida ripresa economica in Italia e in Europa.- secondo il vice presidente della

Bei Gelsomina Vigliotti che ha sostituito Dario Scannapieco, diventato amministratore delegato e direttore generale di Cdp -. Con le 122 operazioni sostenute durante il secondo anno di pandemia, abbiamo supportato sia il settore pubblico sia quello privato, promuovendo lo sviluppo economico delle Pmi italiane. A questo si aggiunge la spinta all' innovazione e alla digitalizzazione, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo e del Pnrr italiano».

Al centro dell' attività della Bei «clima» e «sostenibilità ambientale»: soltanto nel 2021, il 30% delle risorse dedicate all' Italia sono state veicolate alla lotta contro il cambiamento climatico (circa 3 miliardi di euro) mentre sulle PMI, l' istituto europeo ha sostenuto le esigenze di liquidità di oltre 47mila imprese italiane pari a 6,86 miliardi di euro, il 51% dell' attività totale della Bei in Italia.

Il Fondo di Garanzia Europeo (Feg), parte integrante del pacchetto di aiuti dell' Unione Europea (Ue) da 540 miliardi di euro concordato nel 2020 per contrastare la crisi economica causata dalla pandemia, è stato uno strumento indispensabile per sostenere la ripresa economica in Italia: il paese tra i più colpiti dal Covid, è stato il maggiore beneficiario dei fondi Feg, con 37 operazioni firmate per 3 miliardi di euro, operazioni che si prevede attiveranno investimenti per oltre 36,7 miliardi di euro a beneficio delle imprese colpite dalla pandemia, principalmente Pmi. Clima, sostenibilità ambientale, innovazione e digitalizzazione sono priorità che la Bei si è posta già prima della pandemia. Tra i progetti finanziati dalla Bei, l' alta velocità Napoli Bari di Ferrovie dello Stato, il progetto di Arvedi acciaierie sull'



Il Sole 24 Ore

Focus

economia circolare, Eggtronic la start up italiana di elettronica avanzata, Inwit infrastrutture digitali, un investimento infrastrutturale del Porto di Genova e progetti di efficientamento energetico in Sardegna oltre al fondo di emergenza dedicato alle Pmi in Sicilia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Infrastrutture e mobilità sostenibili, risultati raggiunti e prospettive: la strategia del ministro Giovannini

di Claudio Quintano * Un' importante sintesi di oggi circa il serrato lavoro espletato nel 2021 che, impostato in una visione organica e prospettica è ricordato con le analitiche descrizioni qui indicate (<https://www.mit.gov.it/pnrr-news>) ed è a trazione diretta con gli impegni del Ministero nel 2022. Gli obiettivi strategici sono stati illustrati dal Ministro, Enrico Giovannini, durante la sua prima audizione alle Camere, il 16 marzo 2021, correlati agli interventi normativi e riforme orientati a perseguirli andati di pari passo con gli investimenti in infrastrutture e sistemi di mobilità destinati ad essere più efficaci in termini di impatto economico e sociale, più semplici in termini procedurali e, soprattutto, atti a ridurre le disuguaglianze territoriali e più sostenibili sul piano ambientale. Ciò implica che nel 2022 'verranno introdotte importanti riforme, alcune delle quali previste nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), come la revisione del Codice dei contratti pubblici e gli interventi per aumentare la competitività del sistema portuale, diminuendone l' impatto ambientale'. Inoltre, è importante ed interessante la proposta di riformare il Traporto pubblico locale (Tpl), con un disegno di innovazione normativa che incida sul piano della regolazione, della governance, della modalità di ripartizione dei fondi statali. Tale interessante documento, completo, è riportato in Appendice. Il ministro Giovannini, ha fatto bene il suoi 'compiti', ha adempiuto ai suoi doveri e si è assunto le sue responsabilità, quindi, è diffusa la certezza che si prospettino bene le sue azioni future. Certo, ciò avviene nel turbinio, peraltro, creato molto tardivamente per la designazione di una figura di altissimo livello per la Presidenza della Repubblica, quasi per fare arretrare secondo molti, le possibili doverose candidature di Draghi e Mattarella, tra quelle che hanno più peso per far fronte alle crisi interne, pandemica ed economica ed a quelle internazionali di vera e propria guerra intercontinentale che stiamo o vivendo o si prospettano. Qui si staglia il lavoro già svolto nell' ambito del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MISI) in cui il Ministro Giovannini ha provveduto, e noto agli studiosi ed ai 'circoli' economici e politici, e agli osservatori nazionali e sopattutto internazionali. Ciò è avvenuto nel giro di pochi mesi, per stabilire un vero e proprio 'metodo' che costituisce di per sé un risultato il cui profilo è destinato a produrre i suoi positivi effetti globali utilizzando il 2022 per continuare il suo lavoro già impostato che comporti, come 'precipitato' la migliore utilizzazione delle risorse del PNRR evitando fallimenti e disastri per l' Italia intera e la perdita dello smart che il Paese ha guadagnato all' interno e sul piano internazionale, nel periodo che ha coinciso col comune lavoro di Mattarella e Draghi. * già Rettore dell' Università degli studi di Napoli 'Parthenope' (2010-2016) Qui di seguito alcuni articoli redatti sull' attività del (MISI). RECOVERY/ Acconto Ue, misure e pianificazione: l'



Italia ha già segnato 3 gol (pubblicazione: 28.08.2021) APPENDICE Le riforme relative alle infrastrutture e alla mobilità sostenibili: i risultati conseguiti nel 2021 e le prospettive per il 2022 Le scelte riguardanti gli investimenti in infrastrutture e sistemi di mobilità effettuate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims) sono andate di pari passo con interventi normativi e riforme destinate a renderli più efficaci in termini di impatto economico e sociale, più semplici in termini procedurali, più capaci di ridurre significativamente le disuguaglianze territoriali, più sostenibili sul piano ambientale. Anche il 2022 sarà caratterizzato da importanti riforme, alcune delle quali previste nel Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) trasmesso alla Commissione europea il 30 aprile 2021, come la revisione del Codice dei contratti pubblici e gli interventi per aumentare la competitività del sistema portuale, diminuendone l'impatto ambientale. Inoltre, il Ministero intende realizzare ulteriori riforme, tra cui quella del Trasporto Pubblico Locale (Tpl), finalizzata al miglioramento del servizio, all'aumento dell'utilizzo del trasporto pubblico, all'innovazione tecnologica e organizzativa, all'aumento di efficienza delle aziende del settore. I principali interventi normativi effettuati nel 2021 hanno riguardato le seguenti aree: - semplificazione delle procedure per i contratti pubblici relativi agli investimenti e attuazione delle normative preesistenti in tema di commissariamenti di opere 'incagliate'; - inserimento nei contratti pubblici di condizionalità e premialità a favore di progetti e imprese che si impegnano a favorire l'occupazione femminile e giovanile e ad assicurare la sostenibilità ambientale; - potenziamento delle infrastrutture ferroviarie; - messa in sicurezza e sviluppo delle infrastrutture stradali e autostradali; - sviluppo del sistema della portualità e della logistica integrata - mobilità sostenibile e riforma del Codice della strada; - semplificazione della pianificazione per le infrastrutture idriche; - rigenerazione urbana e revisione della disciplina urbanistica. Alcune di queste riforme sono state inserite nel PNRR, altre sono esterne al Piano. Tutte le riforme inserite nel PNRR e previste concludersi nel 2021 sono state approvate, così come due delle quattro previste per il 2022. Infine, per rendere più efficace l'azione dello Stato in questi settori, si è proceduto alla riorganizzazione e alla trasformazione del modo di operare del Ministero. Semplificazione e miglioramento del sistema dei contratti pubblici Le iniziative di riforma previste per il settore dei contratti pubblici sono state indirizzate da un lato ad aumentare la qualità della progettazione degli interventi infrastrutturali, utilizzando le opportunità della digitalizzazione e inserendo elementi legati alla sostenibilità ambientale e sociale, e dall'altro a garantire una rapida ed efficace realizzazione delle opere pubbliche, attraverso misure di semplificazione normativa e interventi di 'reingegnerizzazione' dei processi autorizzativi. Sotto quest'ultimo profilo, si è intervenuto - ove possibile - per disporre le procedure di autorizzazione delle diverse amministrazioni pubbliche deputate in parallelo, anziché in sequenza, in modo da ridurre il più possibile i tempi necessari, senza tuttavia incidere sul necessario approfondimento delle valutazioni. Semplificazione delle procedure Nel corso del 2021 sono stati molteplici e di grande impatto gli interventi sulla disciplina riguardante le modalità di progettazione ed esecuzione

dei contratti pubblici, in attesa di una riforma complessiva della materia, già prevista nel quadro del PNRR (si veda più avanti). Inoltre, sono stati adottati provvedimenti per evitare che il forte aumento delle materie prime e dei costi dei materiali per le opere pubbliche verificatisi nel 2021 mettessero a rischio l' esecuzione degli interventi previsti nel PNRR e in altri programmi di investimento. Riguardo gli investimenti previsti dal PNRR e dal Piano Nazionale Complementare (PNC), con il d.l. 77/2021 si è proceduto a una drastica semplificazione dei processi autorizzativi ed esecutivi dei progetti d' investimento. Le principali innovazioni apportate hanno riguardato i seguenti aspetti: - l' anticipazione della fase autorizzativa sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, redatto in modo 'rafforzato' secondo le linee guida emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; - l' istituzione della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC presso il Ministero della Transizione Ecologica (Mite) e una Soprintendenza speciale del Ministero della Cultura (Mic) dedicate alle valutazioni, rispettivamente, di carattere ambientale e culturale-paesaggistico; - la possibilità di utilizzare l' appalto integrato per la progettazione e l' esecuzione delle opere; - l' utilizzo di piattaforme informatiche interoperabili per gestire le informazioni relative alle fasi di appalto e di esecuzione delle opere; - l' individuazione delle unioni di comuni, delle province, delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia quali stazioni appaltanti qualificate per la gestione delle procedure di gara finanziate con le risorse del PNRR e del PNC ; - la previsione di premi per le imprese in caso il completamento dell' opera avvenga in anticipo rispetto ai tempi previsti; - la possibilità di utilizzare poteri sostitutivi con tempistiche accelerate nel caso di inerzia dei soggetti responsabili per l' attuazione. Per assicurare la realizzazione nei tempi previsti di alcune opere pubbliche del PNRR di particolare complessità o di rilevante impatto sono state introdotte misure di accelerazione e semplificazione, tra cui l' istituzione del Comitato speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, finalizzato a creare - anche attraverso l' attivazione in parallelo degli iter autorizzativi - una corsia preferenziale per la valutazione di 10 progetti infrastrutturali di grande rilievo (Allegato IV al d.l. 77/2021). Il citato d.l. 77/2021 ha introdotto numerose semplificazioni riguardanti anche i contratti pubblici per interventi non inclusi nel PNRR e nel PNC. In particolare, sono state estese le norme di semplificazione del 3 PNRR ai programmi che utilizzano i fondi strutturali europei e sono state modificate le norme riguardanti gli affidamenti sotto-soglia e i compiti dell' Autorità Nazionale Anticorruzione relativamente alla gestione e implementazione della Banca Dati Nazionale dei Contratti pubblici. Inoltre, è stato rafforzato il ruolo della partecipazione dei territori alle scelte pubbliche in materia di investimenti (d.m. del 12 novembre 2021) attraverso il cosiddetto 'Dibattito Pubblico', prevedendone l' attivazione per tutte le opere caratterizzate da importi di gara superiori a una certa soglia, abbassata rispetto alla normativa precedente. L' aumento della qualità dei lavori pubblici e della tutela dei lavoratori Particolarmente rilevanti sono le modifiche alla disciplina del subappalto (art. 49 d.l. 77/2021), tema estremamente delicato sotto molti profili. L' estensione della possibilità di subappaltare i lavori è stata accompagnata da una serie di garanzie di tutela dell' esecuzione

qualitativa delle opere e del lavoro, prevedendo che: - i subappaltatori applichino gli stessi standard qualitativi delle prestazioni richieste agli aggiudicatari; - venga garantito ai lavoratori lo stesso trattamento economico e normativo riconosciuto dal contraente principale; - sia vietato l' affidamento a terzi dell' integrale esecuzione del contratto o dell' oggetto principale dell' appalto. D' altra parte, visto che gli appalti pubblici rappresentano uno strumento molto rilevante per ridurre le disuguaglianze sociali e di genere e per accelerare il processo di transizione ecologica del sistema produttivo, sono state previste clausole sociali per favorire l' occupazione giovanile e femminile nei progetti finalizzati alla realizzazione del PNRR (d.l. 77/2021). Sotto il profilo della qualità progettuale, il decreto ministeriale 312/2021 relativo al Building Information Modeling (BIM) per la digitalizzazione della progettazione definisce nuove modalità e tempi di progressiva introduzione dei metodi e degli strumenti elettronici di modellazione negli appalti di opere pubbliche nell' edilizia e per le infrastrutture. Riguardo al ruolo e alle funzioni del responsabile del procedimento negli appalti e nelle concessioni (legge 238/2021) è stato ampliato il novero degli operatori economici a cui affidare i servizi di architettura e ingegneria, sono state introdotte ulteriori modifiche alla disciplina relativa al subappalto (eliminando l' obbligatorietà dell' indicazione della cosiddetta 'terna' dei subappaltatori in fase di presentazione dell' offerta e il divieto di indicare come subappaltatore un operatore economico che ha partecipato alla gara) ed è stato meglio definito, sotto il profilo della tempistica, il procedimento di pagamento dei corrispettivi da parte delle stazioni appaltanti. Due interventi normativi di grande rilevanza hanno riguardato i meccanismi per la revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici. Visto il forte aumento delle materie prime rilevate nel corso del 2021, con il d.l. 73/2021 sono state previste compensazioni per le imprese, anche in deroga alla normativa precedente. In particolare, sulla base del decreto direttoriale dell' 11 novembre 2021, che ha rilevato l' aumento del prezzo dei diversi materiali da costruzione, gli operatori economici titolari di contratti pubblici hanno potuto chiedere alle stazioni appaltanti la compensazione per i maggiori costi sostenuti nel corso dell' anno 2021 a seguito degli aumenti dei prezzi dei materiali, potendo accedere anche alle risorse dell' apposito Fondo costituito presso il Mims con una dotazione di complessivi 200 milioni di euro. Inoltre, con il d.l. sostegni-ter è stato introdotto un nuovo meccanismo compensativo dell' aumento dei prezzi dei materiali che riguarda tutte le gare per opere pubbliche bandite entro dicembre 2023. Nel caso in cui durante l' esecuzione di un contratto si verifichi una variazione dei prezzi dei materiali, in aumento o in diminuzione, superiore al 5% rispetto all' anno precedente (in precedenza era il 10%), le imprese riceveranno adeguate compensazioni per i maggiori costi sostenuti. Inoltre, è previsto l' obbligo per le stazioni appaltanti di indicare nel bando di gara le modalità di adeguamento dei costi di esecuzione, mentre per la definizione 4 dei prezzari usati per determinare le basi d' asta e le variazioni dei prezzi dei materiali è previsto un ruolo centrale dell' Istat per migliorare la qualità di informazioni così importanti per il funzionamento del sistema dei contratti pubblici. Al fine di migliorare la qualità delle opere pubbliche anche nell'

ottica della sostenibilità ambientale e sociale, le nuove linee guida relative al progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) per le opere PNRR e PNC, pubblicate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a fine luglio del 2021, hanno dettagliato in modo approfondito i contenuti del PFTE posto a base di gara, richiedendo un importante sforzo di progettazione e valutazione soprattutto a livello ambientale, con l' introduzione della 'relazione di sostenibilità'. A tale proposito, va richiamata anche la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 dicembre 2021 contenente le nuove regole da adottare per gli investimenti programmati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), i quali dovranno essere finalizzati all' attuazione dell' Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile e coerenti con le regole europee sugli investimenti verdi. Nel corso del 2021 il Ministero ha elaborato una proposta di riforma dell' impianto di programmazione delle opere pubbliche (già sperimentata nell' Allegato infrastrutture al DEF del 2021) basato su valutazioni di impatto degli investimenti in base a criteri economici, sociali e ambientali, sintetizzate attraverso un sistema di scoring che aiuti l' autorità politica ad assumere decisioni informate sui singoli progetti d' investimento. La necessità di adeguare il settore dei contratti pubblici all' evoluzione della giurisprudenza europea e nazionale e l' esigenza di innovare la disciplina esistente - in attuazione di una delle riforme prevista dal PNRR - ha portato all' approvazione di un disegno di legge delega concernente principi e criteri direttivi della nuova normativa sui contratti pubblici (A.S. 2330), tra i quali quelli di semplificazione, tutela della legalità, digitalizzazione delle procedure e rispetto della sostenibilità. L' approvazione della legge delega per la revisione del Codice dei contratti dovrà avvenire entro giugno 2022, mentre l' emanazione dei decreti delegati dovrà essere completata entro il primo trimestre del 2023. Ovviamente, molte delle innovazioni descritte in precedenza verranno inserite nelle nuove regole definite in attuazione della legge delega. Infine, allo scopo di ridurre le disuguaglianze territoriali, è stato definito il percorso che porterà all' allocazione del 'Fondo perequativo infrastrutturale' (4,6 miliardi di euro per gli anni 2022-2033) sulla base della ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché dell' estensione delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e idriche (d.l. 121/2021). Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie L' ingente investimento nelle infrastrutture ferroviarie (circa 121 miliardi di euro sull' arco temporale 2021- 2036) programmato grazie ai fondi del PNRR, del PNC e ai fondi nazionali sarà decisivo per aumentare le interconnessioni tra le aree del nostro Paese e consentire un forte spostamento del trasporto passeggeri e merci dalla gomma al ferro (shift modale), nell' ottica della riduzione dell' impatto ambientale della mobilità. Per rendere più efficiente e rapido il processo di programmazione degli interventi ferroviari e di finanziamento di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) sono state definite e realizzate alcune riforme, previste dal PNRR. In particolare, si è proceduto alla: - semplificazione e alla velocizzazione dell' iter approvativo del Contratto di Programma RFI, con una riduzione dei tempi di definizione dell' atto da una media di 2 anni a 8 mesi (d.l. 152/2021).
La riforma

ha comportato l'eliminazione di passaggi burocratici che appesantivano e allungavano notevolmente il processo, nonché una valorizzazione del ruolo del Parlamento nella definizione delle linee strategiche degli investimenti per la mobilità ferroviaria e nel controllo dell'azione del Governo. Coerentemente con la nuova procedura prevista dalla riforma, a dicembre 2021 il Governo ha elaborato e trasmesso alle Camere il 'Documento strategico sulla mobilità ferroviaria di passeggeri 1 Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio e risorse del Contratto di Programma RFI stanziato sul capitolo di bilancio del MEF. 5 e merci', previsto dalla nuova normativa come base del processo di definizione del Contratto di programma 2022-2026; - accelerazione del processo di aggiornamento 2020-2021 del Contratto di programma RFI 2017- 2021 (d.l. 73/2021), che ha previsto l'assegnazione di ulteriori risorse per un valore di circa 31,7 miliardi di euro e ha recepito i progetti e i finanziamenti del PNRR, del PNC e dell' allegato infrastrutture al DEF, contrattualizzando in un unico atto tutti gli investimenti da avviare e quelli per dare continuità alle opere in corso; - velocizzazione dei processi di approvazione dei progetti ferroviari (d.l. 152/2021), attraverso l'estensione delle misure di accelerazione già utilizzate per le opere prioritarie del PNRR a tutte le opere ferroviarie, comprese quelle finanziate con i fondi ordinari e i fondi strutturali europei, consentendo così una riduzione dei tempi autorizzativi da 11 mesi a 6 mesi; - definizione delle 'Linee guida operative per valutare ex-ante le proposte d'investimento per il settore ferroviario' (d.m. 496/2021), che rappresentano un 'manuale' per la definizione e la valutazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica delle opere ferroviarie, anche nell'ottica della sostenibilità e della resilienza; - revisione dei corridoi europei della Rete TEN-T, approvata dalla Commissione europea il 14 dicembre 2021, grazie alla quale il porto di Civitavecchia è stato inserito tra quelli core, il corridoio Baltico-Adriatico è stato esteso fino a Bari, la tratta ferroviaria Ancona-Foggia (la cosiddetta 'Adriatica') è stata inserita nella rete extended core e la parte mancante della sezione Jonica in quella comprehensive. Tali modifiche consentiranno all'Italia di beneficiare di ingenti finanziamenti europei a integrazione di quelli nazionali. Messa in sicurezza e sviluppo delle infrastrutture stradali e autostradali Gli interventi di riforma riguardanti le infrastrutture stradali sono stati mirati in primo luogo ad assicurare la manutenzione sistematica del patrimonio infrastrutturale esistente, resa possibile dai consistenti investimenti previsti con la Legge di Bilancio e il Fondo Sviluppo e Coesione (43 miliardi di euro² nell'arco temporale 2021-2036), anche al fine di ridurre i rischi derivanti dall'obsolescenza delle opere d'arte, da eventi sismici e da possibili disastri naturali. In particolare, come previsto dal PNRR: - le 'Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti e delle gallerie esistenti' sono state estese alla rete viaria degli Enti locali (d.m. 493/2021), assicurando finalmente una omogeneità di classificazione, gestione del rischio e di valutazione della sicurezza su tutta la rete stradale e autostradale nazionale, e definendo i termini per effettuare le attività di verifica da parte degli enti gestori; - è stato accelerato il processo

di trasferimento degli obblighi manutentivi delle opere d' arte dei sovrappassi e sottopassi interferenti con le strade principali a soggetti maggiormente in grado di pianificare e mantenere le infrastrutture, come l' ANAS e le società concessionarie autostradali (d.m. 485/2021). Per migliorare la sicurezza, il controllo e la manutenzione sulle opere stradali è stata rafforzata l' operatività dell' Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) (d.l. 121/2021). In particolare, sono state: avviate le attività ispettive sulle infrastrutture e sui gestori; definite le Linee Guida per i sistemi di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali; trasferite all' Agenzia la 'Commissione permanente per le gallerie' (l' autorità amministrativa che approva i progetti per la loro messa a servizio) e le funzioni esercitate dagli uffici che controllano i trasporti a impianti fissi (funivie, ecc.); definite le procedure sanzionatorie per i soggetti inadempienti; avviate le procedure per l' assunzione di 275 unità di personale e l' affitto della nuova sede dell' Agenzia. Inoltre, sono 2 Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio. 6 state chiarite le modalità di interazione tra Agenzia e Ministero, con la definizione del Piano annuale di attività dell' Agenzia. Parallelamente, allo scopo di potenziare le capacità dell' ANAS di progettare e realizzare interventi di sviluppo e manutenzione della rete stradale nazionale si è intervenuti per: - aumentare le risorse umane a disposizione della società per la progettazione e la realizzazione degli interventi, con l' assunzione di 370 esperti (d.l. 73/2021); - definire un nuovo assetto societario, allo scopo di chiarire i compiti della società riguardo alla gestione delle strade statali e delle autostrade statali non a pedaggio, separando anche sotto il profilo contabile detta attività, svolta sulla base di diritti esclusivi, da quella effettuabile come operatore di mercato. Inoltre, con il d.l. n. 121/2021 è stata creata una nuova società, a totale partecipazione pubblica, per svolgere l' attività di gestione delle autostrade statali a pedaggio secondo il modello dell' i n house providing . Grande attenzione è stata posta alle concessioni autostradali, sia per assicurare gli investimenti da parte dei privati per il rafforzamento della sicurezza delle infrastrutture, mirando a non aumentare i costi per i cittadini, sia per individuare le modalità di aggiornamento e revisione delle concessioni. In particolare, si è intervenuti sul piano normativo per facilitare gli investimenti lungamente attesi sull' autostrada Tirrenica, l' autostrada del Brennero, le autostrade Venete e il collegamento Roma-Latina-Valmontone. Si è poi intervenuti con norme finalizzate a introdurre nel sistema autostradale strumenti tecnologici per le smart roads e accelerare l' installazione di punti di ricarica per i veicoli elettrici da parte dei concessionari. Infine, si è provveduto a definire la procedura di grave inadempimento avviata nei confronti di ASPI a seguito del crollo del 'Ponte Morandi' di Genova attraverso la sottoscrizione di un apposito accordo transattivo. È stata istituita una Commissione con il compito di effettuare un' organica attività di analisi e ricognizione dello stato del sistema delle concessioni autostradali al fine di valutare possibili interventi di miglioramento. La Commissione, presieduta dal prof. Bernardo

Giorgio Mattarella, dovrà, tra l' altro, verificare, alla luce di considerazioni giuridico-economiche e della vetustà di alcune delle autostrade in esercizio, la sostenibilità economico-finanziaria del modello concessorio, individuare clausole convenzionali atte a garantire una maggior tutela dell' interesse e della finanza pubblica, stabilire il livello di qualità minimo da garantire all' utenza finale in tutte le tratte autostradali. Sviluppo del sistema della portualità e della logistica integrata Al fine di massimizzare i benefici derivanti dai significativi investimenti europei e nazionali previsti per i porti italiani (circa 5,9 miliardi di euro³ nell' arco temporale 2021-2036), anche nell' ottica della sostenibilità ambientale, sono stati realizzati interventi di riforma, attesi da anni, volti ad aumentare la dinamicità e la competitività del sistema portuale italiano. In particolare, nell' ambito del PNRR si è proceduto a: - semplificare il processo di pianificazione strategica delle Autorità di Sistema Portuale (d.l. 121/2021), chiarendo le competenze di queste ultime e degli enti territoriali nello sviluppo delle aree destinate all' attività portuale. In particolare, sono stati definiti i contenuti necessari e le procedure accelerate di approvazione dei documenti di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali (PRP); - garantire un' aggiudicazione maggiormente competitiva delle concessioni nelle aree portuali. L' art. 3 del d.d.l. concorrenza (AS 2469) prevede l' obbligo per le autorità portuali di affidare le concessioni relative all' espletamento delle operazioni portuali previa determinazione dei relativi canoni, sulla base di procedure a evidenza pubblica, con pubblicazione di un avviso che dovrà definire i requisiti 3 Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio. 7 soggettivi di partecipazione e i criteri di selezione delle domande, nonché la durata massima delle concessioni. Inoltre, entro giugno del 2022 è prevista, sempre nell' ambito del PNRR, la semplificazione dei processi autorizzativi per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio (Cold Ironing), grazie alla quale sarà possibile realizzare gli investimenti previsti nel Piano (circa 700 milioni di euro). È stato definito il regolamento di funzionamento della Conferenza dei presidenti delle Autorità portuali, che si è riunita regolarmente per affrontare le diverse problematiche esistenti e avviare nuovi progetti. Tra le iniziative intraprese si segnalano: la predisposizione della riforma, poi approvata, della pianificazione strategica portuale; le attività legate al lavoro femminile, attraverso il Patto sottoscritto da **Assoporti** per valorizzare le attività svolte dalle lavoratrici e definire politiche aziendali orientate in tale direzione; il lavoro per intraprendere misure congiunte tra le diverse Autorità per favorire la sostenibilità ambientale del sistema portuale. Al fine di semplificare le attività degli operatori del settore logistico e favorire l' intermodalità: - sono state ridefinite le caratteristiche del contratto di spedizione previste dal Codice Civile (d.l. 152/2021) allo scopo di adeguarlo alla realtà odierna, aumentare la trasparenza dei rapporti tra le aziende coinvolte nelle operazioni di spedizione e ridurre i rischi di conflittualità tra di esse a seguito di differente interpretazione del contratto; - è stato istituito lo Sportello

Unico doganale e dei controlli (SUDOCO) (d.P.R. 235/2021) per semplificare, velocizzare e rendere trasparenti le procedure per i controlli delle merci in entrata e in uscita dall' Italia e aumentare la competitività della rete logistica nazionale. I servizi messi a disposizione dal portale offrono agli operatori economici un' interfaccia unica per l' attivazione dei procedimenti e dei controlli necessari all' entrata e all' uscita delle merci nel e dal territorio nazionale, la tracciabilità dello stato di avanzamento dei controlli e la verifica dell' avvenuta conclusione dei procedimenti; - a fronte dei ritardi accumulati negli anni nel processo di sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), il compito di realizzarla è stato ricondotto alla società in house del Ministero R.A.M. (d.l. 152/2021), così da accelerare il processo di realizzazione della Piattaforma finalizzata a favorire e monitorare i processi logistici e del trasporto delle merci, migliorare l' interconnessione dei nodi di interscambio modale e fornire servizi agli operatori della logistica; - è stata resa operativa l' interfaccia unica marittima (d.l. 121/2021), attuando il regolamento UE che ha istituito l' European Maritime Single Window environment (EMSWe), al fine di garantire la possibilità che le informazioni correlate agli obblighi di dichiarazione possano essere fornite in formato elettronico e soltanto una volta per ogni scalo in un porto dell' Unione. Detto sistema consiste di una rete di piattaforme uniche marittime nazionali dotate di interfacce armonizzate delle dichiarazioni e comprende gli scambi di dati, nonché i servizi comuni per la gestione del registro degli utenti e dell' accesso, l' indirizzamento, l' identificazione delle navi, i codici dei siti e le informazioni sulle merci pericolose e inquinanti; - sono stati sviluppati progetti relativi alla realizzazione dello Sportello unico Amministrativo (SUA) che consentirà la digitalizzazione dei procedimenti amministrativi delle Autorità portuali e la semplificazione delle procedure per le imprese con un unico interlocutore per tutte le pratiche burocratiche. Per quanto concerne il trasporto marittimo grande eco mediatica ha avuto l' intervento sul divieto di transito delle grandi navi nella laguna di Venezia (d.l. 103/2021), le quali dovranno ormeggiare in altri porti fino a quando le banchine dell' approdo provvisorio di Porto Marghera non saranno ultimate (in vista della soluzione definitiva del porto offshore). Al contempo, sono state previste misure compensative di natura anche economica in favore degli operatori economici del settore colpiti da detto divieto ed è stata disposta la nomina del Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale quale commissario straordinario. Questa decisione fa parte degli interventi decisi dal Governo per la protezione di Venezia, quali il completamento del Mose, la realizzazione delle opere di mitigazione ambientale, il miglioramento delle condizioni del porto di Marghera, il collegamento ferroviario con l' aeroporto. Per ciò che concerne l' autotrasporto, accanto agli incentivi per l' acquisto di mezzi meno inquinanti per complessivi 100 milioni di euro, si è intervenuti per migliorare la sicurezza del settore attraverso le modifiche al Codice della strada relative ai trasporti eccezionali (d.l. 146/2021), prevedendo l' adozione entro il 30 aprile 2022 di apposite linee guida finalizzate ad assicurare l' omogeneità della classificazione e gestione del rischio, nonché della valutazione della compatibilità dei trasporti in condizioni di eccezionalità con la conservazione

Ildenaro.it

Focus

delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione, da osservarsi ai fini del rilascio della necessaria autorizzazione. Inoltre, per fronteggiare l' endemica carenza del personale degli autotrasportatori, sono state intraprese misure per rafforzare la formazione e la qualificazione dei conducenti (d.l. 121/2021), con un contributo statale per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente e prevedendo la possibilità di affiancamento dei soggetti di nuova formazione durante la guida del mezzo. Infine, per semplificare le procedure di revisione dei camion, è stato ampliato il novero dei soggetti titolati a svolgere i controlli sui mezzi, comprendendo anche officine private. Mobilità sostenibile e riforma del Codice della strada Accanto a interventi volti a sostenere il Tpl nel contesto dell' emergenza sanitaria e a ingenti investimenti a valere sul PNRR, sul PNC e su altri fondi, come quelli previsti dalla recente Legge di bilancio, sono state assunte iniziative volte alla riforma del settore. Parallelamente, sono state introdotte modifiche del Codice della strada per aumentare la sicurezza e migliorare la mobilità, incrementando le sanzioni per comportamenti scorretti. Trasporto pubblico locale e mobilità sostenibile Per il settore del trasporto pubblico locale è essenziale che i nuovi ingenti finanziamenti previsti (per un totale di 32 miliardi di euro4 nell' arco temporale 2021-2036) siano accompagnati da misure di riforma del sistema. A questo proposito si sono conclusi i lavori della Commissione sulla riforma del Tpl. Sulla base delle raccomandazioni formulate e di ulteriori analisi, il Ministero ha elaborato una proposta che verrà presentata a febbraio per intervenire sui diversi aspetti del problema, anche alla luce dell' aumento - previsto dalla recente Legge di Bilancio - del fondo ordinario attraverso il quale lo Stato finanzia le Regioni, cui spetta il compito di programmare e svolgere i servizi di trasporto. È stata definita una roadmap per l' eliminazione dei veicoli più inquinanti utilizzati per il Tpl e la loro sostituzione con mezzi a basso impatto ambientale. In particolare, è stata proibita progressivamente la circolazione dei mezzi Euro 1, Euro 2 ed Euro 3, prevedendo incentivi pubblici per l' acquisto di nuovi autobus (d.l. 121/2021), mentre con la Legge di Bilancio 2022 è stato creato un fondo ad hoc per lo sviluppo della mobilità sostenibile e la decarbonizzazione del sistema dei trasporti. È stata chiarita e rafforzata la funzione dei mobility manager delle imprese e delle pubbliche amministrazioni dei Comuni con oltre 50.000 abitanti (d.m. Mite-Mims 179/2021 e Linee guida del 4 agosto 2021), allo scopo di rendere più flessibili gli orari di ingresso e uscita dal posto di lavoro per alleggerire la pressione sulla viabilità e sul Tpl, grazie alla redazione di piani per l' organizzazione degli spostamenti dei dipendenti. Modifiche al Codice della strada Con il d.l. 121/2021 sono state introdotte nuove norme riguardanti: 4 Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio. 9 - il divieto dell' uso di tablet durante la guida; - il raddoppio delle multe per chi parcheggia senza avere il contrassegno nelle aree riservate ai veicoli delle persone disabili (a favore delle quali si ricorda anche l' introduzione della piattaforma CUDE, per consentire l' accesso semplificato alle ZTL di comuni diversi da quello di residenza) o su aree dedicate ad altre finalità; - la possibilità

che i sindaci possano disporre parcheggi riservati per le donne in gravidanza e i genitori con figli di età non superiore a due anni, per il parcheggio di veicoli elettrici, mezzi adibiti al carico e scarico delle merci a determinati orari e adibiti al trasporto scolastico; - l' aumento della sicurezza dei pedoni che attraversano una strada priva di semafori, introducendo più puntualmente obblighi di cautela per gli automobilisti; - il raddoppio delle sanzioni per chi getta rifiuti o altri oggetti dal finestrino dell' auto in sosta o in movimento; - il divieto di pubblicità su strade e veicoli con contenuto sessista o che proponga messaggi violenti o discriminatori; - l' estensione a un anno della validità del 'foglio rosa' e la possibilità di effettuare la prova pratica di guida per tre volte, anziché due; - l' uso degli strumenti telematici per ricorrere al prefetto per atti di contestazione di infrazioni del codice della strada; - la circolazione e il parcheggio dei monopattini elettrici con l' obiettivo di aumentarne la sicurezza e favorirne il corretto uso, senza scoraggiare il ricorso a questa forma di mobilità dolce diventata sempre più diffusa soprattutto nei grandi centri urbani a seguito della pandemia, come la riduzione del limite di velocità da 25 a 20Km/h e la confisca del mezzo per chi circola con un monopattino manomesso, il divieto di circolare sui marciapiedi e di parcheggiare sui marciapiedi al di fuori delle aree individuate dai Comuni, l' obbligo per i noleggiatori di monopattini elettrici di acquisire la foto al termine di ogni noleggio per verificarne la posizione sulla strada. Inoltre, da luglio 2022 i nuovi monopattini devono essere provvisti di segnalatore acustico e di un regolatore di velocità, mentre quelli già in circolazione prima di questo termine devono adeguarsi entro il primo gennaio 2024. Semplificazione della pianificazione per le infrastrutture idriche Anche questo settore sarà interessato da ingenti investimenti nei prossimi anni grazie al PNRR, al PNC e ai fondi previsti dalla recente Legge di Bilancio (circa 5 miliardi di euro5 per il periodo 2021-2036), cui si aggiungeranno quelle programmate nell' ambito dei programmi a valere sui fondi strutturali europei e del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027. In vista dell' attuazione dei piani di investimento, da realizzare anche nell' ottica dell' adattamento al cambiamento climatico, il Ministero, nell' ambito del PNRR, è intervenuto per semplificare le procedure della pianificazione nazionali e rafforzare la governance del settore, che vede un ruolo centrale delle Regioni (d.l. 121/2021). La riforma riguarda, in particolare, la normativa del Piano Nazionale per gli interventi nel settore idrico, al fine di rendere questo atto di programmazione lo strumento centrale di finanziamento pubblico per gli investimenti in questo settore. Sono state unificate le risorse economiche relative alle infrastrutture di approvvigionamento idrico previste dal Piano e semplificate le procedure, sia per quello che riguarda la sua formazione e aggiornamento, sia per ciò che concerne la rendicontazione e monitoraggio degli investimenti 5 Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio. 10 finanziati. Si è infine intervenuti per fornire misure di sostegno e di accompagnamento per gli organismi esecutivi meno in grado di effettuare investimenti relativi agli appalti entro i tempi previsti. Urbanistica e politiche per la rigenerazione urbana apprapr Nel corso del 2021 il Ministero ha lavorato con la competente commissione

del Senato per la definizione di una legge sulla rigenerazione urbana. La proposta legislativa è finalizzata a fornire il primo quadro ordinamentale multi-livello di principi generali e incentivi volti a favorire le trasformazioni urbanistiche ed edilizie che comportino un miglioramento del contesto urbano dal punto di vista sociale, ambientale e culturale, in alternativa strategica al consumo di suolo. Attraverso il rafforzamento della governance e della programmazione degli interventi, l'obiettivo della legge è quello di consentire interventi di demolizione e ricostruzione, finanziati con investimenti pubblici e privati, che producano effetti positivi in termini di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico, ma anche di servizi alle persone e inclusione sociale, e beneficino di semplificazioni amministrative, sgravi fiscali e fondi stanziati ad hoc. Inoltre, è stata avviata la Commissione per la riforma della normativa in materia di pianificazione del territorio, standard urbanistici e in materia edilizia. La Commissione avrà il compito di provvedere alla elaborazione di uno o più schemi di provvedimento finalizzati alla riforma organica dei principi della legislazione statale nonché al riordino e alla modifica delle disposizioni contenute nel Testo unico dell'edilizia, con l'obiettivo di innovare, ridare coerenza e semplificare una normativa ormai risalente a molti anni fa, tenendo conto del contributo del settore al raggiungimento degli obiettivi internazionali ed europei di sviluppo sostenibile. Le proposte dovranno essere avanzate entro maggio del 2022. Il primo intervento riformatore ha riguardato il cambio di denominazione del Ministero in 'Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili' (MIMS), cui sono seguiti gli interventi di riorganizzazione delle strutture ministeriali, la costituzione del Centro per l'Innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI) e di comitati trasversali su tematiche strategiche (in particolare, PNRR e transizione ecologica delle infrastrutture e della mobilità), la creazione della Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con la partecipazione di oltre 50 soggetti della società civile, il potenziamento della Struttura tecnica di missione, la costituzione dell'Unità di missione per il monitoraggio dell'attuazione del PNRR e la predisposizione di un sistema di monitoraggio informatico, utilizzabile anche per interventi non compresi nel PNRR/PNC. Da evidenziare è anche l'attribuzione all'ex Dipartimento per le opere pubbliche di una specifica competenza sulle politiche urbane. Per definire strategie di intervento su tematiche di grande respiro, sono state istituite commissioni di studio su: l'impatto della crisi climatica sulle infrastrutture e sui sistemi a rete; le opportunità di mobilitazione della finanza privata per la realizzazione di infrastrutture sostenibili; le prospettive del sistema delle concessioni autostradali; lo sviluppo del Piano generale dei trasporti e della logistica.

Informare

Focus

Global Ports Holding gestirà il nuovo terminal crociere del porto di Tarragona

Contratto di concessione della durata di 12 anni con opzione per ulteriori sei anni

Il gruppo turco Global Ports Holding (GPH) gestirà il nuovo terminal crociere del porto di Tarragona. Il consiglio di amministrazione dell' Autorità Portuale dello scalo spagnolo ha deliberato l' assegnazione all' azienda del relativo contratto di concessione della durata di 12 anni con opzione per ulteriori sei anni. Il nuovo terminal sarà costruito con un investimento di 30 milioni di euro a carico dell' ente portuale e collocato sul Moll de Balears, che è stato inaugurato lo scorso ottobre e che, grazie all' estensione di 700 metri lineari della banchina, può ora accogliere contemporaneamente quattro navi da crociera. L' investimento previsto da parte del gruppo GPH ammonta a sino a 5,5 milioni di euro. Con Tarragona, il numero di porti che fanno parte del network di terminal crociere del gruppo turco sale a 23. Nel 2019, anno precedente la pandemia di Covid-19 che ha pressoché fermato l' attività crocieristica, il traffico delle crociere nel porto di Tarragona è stato di 128mila passeggeri.

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, there's a Google search bar and navigation links for 'View this page in: English', 'Translate', and 'Turn off for: Italian'. The main header features the 'informARE' logo with a colorful flag graphic and the text 'il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto'. Below the header, the date '27 gennaio 2022' is displayed. The article title is 'Global Ports Holding gestirà il nuovo terminal crociere del porto di Tarragona'. A sub-headline reads 'Contratto di concessione della durata di 12 anni con opzione per ulteriori sei anni'. The main text of the article is partially visible, starting with 'Il gruppo turco Global Ports Holding (GPH) gestirà il nuovo terminal crociere del porto di Tarragona. Il consiglio di amministrazione dell' Autorità Portuale dello scalo spagnolo ha deliberato l' assegnazione all' azienda del relativo contratto di concessione della durata di 12 anni con opzione per ulteriori sei anni.' An image of a cruise ship is visible on the right side of the article.

Informare

Focus

A fine marzo cesserà la cooperazione tra ZIM e 2M sulle rotte Asia-Mediterraneo e Asia-West Coast USA

La compagnia israeliana lancerà un nuovo servizio pendulum che collegherà il Far East e il Pacifico nord-occidentale con il Mediterraneo

Verrà nuovamente modificato l' accordo di cooperazione tra la compagnia di navigazione israeliana ZIM e la 2M, l' alleanza costituita dalla Maersk Line e dalla Mediterranean Shipping Company (MSC), le due compagnie leader mondiali del settore del trasporto marittimo containerizzato. Attivata nel 2018 per collaborare all' effettuazione di servizi di linea tra l' Asia e la costa orientale degli Stati Uniti (del 19 luglio 2018), poi ampliata l' anno successivo a ricomprendere sia i porti della costa occidentale degli USA sia i servizi Asia-Mediterraneo orientale nonché i porti del Golfo USA (del 10 gennaio e 3 luglio 2019), ora l' intesa di slot exchange e vessel sharing agreement fra le tre compagnie sarà ridimensionata a comprendere l' originario mercato Asia-East Coast USA e quello Asia-US Gulf. ZIM, Maersk e MSC prevedono di portare a termine il nuovo accordo all' inizio del prossimo mese e di farlo entrare in vigore il prossimo primo aprile. In coincidenza con la cessazione della cooperazione fra la compagnia di navigazione containerizzata israeliana e i due vettori di 2M sulla rotta Asia-Mediterraneo, ZIM inaugurerà il nuovo servizio pendulum indipendente ZIM Med Pacific (ZMP) che - ha spiegato la società di Haifa - è stato ideato per soddisfare le esigenze della clientela relativamente ai traffici tra Asia, Pacifico nord-occidentale e Mediterraneo.



The screenshot shows the 'informMARE' website interface. At the top, there are logos for 'STAR SERVICE' and 'informMARE'. Below the logos, the text reads: 'Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto'. The main content area features a headline: 'A fine marzo cesserà la cooperazione tra ZIM e 2M sulle rotte Asia-Mediterraneo e Asia-West Coast USA'. Below the headline, there is a sub-headline: 'La compagnia israeliana lancerà un nuovo servizio pendulum che collegherà il Far East e il Pacifico nord-occidentale con il Mediterraneo'. The article text is partially visible, starting with 'Verrà nuovamente modificato l'accordo di cooperazione tra la compagnia di navigazione israeliana ZIM e la 2M, l'alleanza costituita dalla Maersk Line e dalla Mediterranean Shipping Company (MSC)'. There is also a small image of a ship at sea.

Informare

Focus

Trasportounito, necessario l' urgente avvio di un' azione organica di regolazione dei cicli operativi dei camion nei porti

Tagnochetti: la problematica non può essere affidata solo alla regolazione di singoli presidenti di Autorità di Sistema Portuali

Trasportounito ha chiesto al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, l' urgente avvio di un' azione organica di regolazione dei cicli operativi dei camion nei porti al fine di risolvere una situazione, fatta di code, attese, inefficienze con ricadute su tutta la filiera logistica e sul sistema economico del Paese, che è ormai fuori controllo. «La problematica - ha spiegato il coordinatore ligure di Trasportounito, Giuseppe Tagnochetti - non può essere affidata solo alla regolazione, validissima, di singoli presidenti di Autorità di Sistema Portuali, ma deve prendere spunto dalle importanti analisi e iniziative portuali territoriali nonché dai lavori svolti tra operatori dell' autotrasporto e committenza al Tavolo nazionale contenitori, e sfociati in prassi condivise per la regolazione delle attese-camion, per il controllo dei contenitori vuoti e di altri elementi operativi». Manifestando apprezzamento sia per le ordinanze emanate dal presidente del porto di La Spezia, Mario Sommariva, che ha ben compreso la portata del problema per l' intero scalo oltreché nei rapporti porto-città, sia per quanto attuato al porto di Genova che si è attrezzato per il tracciamento dell' operatività dei camion, con l' automazione in corso dei varchi portuali e la digitalizzazione documentale anche se non sono state ancora avviate le

necessarie scelte di regolazione dei servizi minimi dei terminal all' autotrasporto, Tagnochetti ha sottolineato che, tuttavia, continua a mancare un' azione nazionale e governativa, più volte richiesta al Ministero che disciplini i tempi di attesa al carico e allo scarico, impegni gli scali alla tracciabilità delle operazioni documentali di carico e scarico e individui parametri standard dei livelli di servizio ai sensi della legge 84/94 superando la visione puramente contrattualistica dei rapporti tra operatori e definendo le singole responsabilità di autotrasportatori e terminalisti, ma anche di spedizionieri e compagnie da cui spesso dipendono i via libera troppo anticipati alle partenze dei camion che causano poi i fenomeni di congestione.



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

27 gennaio 2022

Trasportounito, necessario l' urgente avvio di un' azione organica di regolazione dei cicli operativi dei camion nei porti

Tagnochetti: la problematica non può essere affidata solo alla regolazione di singoli presidenti di Autorità di Sistema Portuali

Trasportounito ha chiesto al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, l' urgente avvio di un' azione organica di regolazione dei cicli operativi dei camion nei porti al fine di risolvere una situazione, fatta di code, attese, inefficienze con ricadute su tutta la filiera logistica e sul sistema economico del Paese, che è ormai fuori controllo.

«La problematica - ha spiegato il coordinatore ligure di Trasportounito, Giuseppe Tagnochetti - non può essere affidata solo alla regolazione, validissima, di singoli presidenti di Autorità di Sistema Portuali, ma deve prendere spunto dalle importanti analisi e iniziative portuali territoriali nonché dai lavori svolti tra operatori dell' autotrasporto e committenza al Tavolo nazionale contenitori, e sfociati in prassi condivise per la regolazione delle attese-camion, per il controllo dei contenitori vuoti e di altri elementi operativi».

Manifestando apprezzamento sia per le ordinanze emanate dal presidente del porto di La Spezia, Mario

Informazioni Marittime

Focus

Mare Nostrum Awards, Grimaldi lancia la XIV edizione del premio giornalistico

In palio cinque riconoscimenti in denaro, del valore complessivo di 50 mila euro

Il prossimo 15 aprile terminerà la quattordicesima edizione del Premio Giornalistico Internazionale Mare Nostrum Awards, promosso dal Grimaldi Magazine Mare Nostrum del gruppo Grimaldi. Il prestigioso concorso a premi si concluderà con l'assegnazione di cinque riconoscimenti in denaro da 10 mila euro netti ciascuno, per un valore complessivo di 50 mila euro. La mission di Mare Nostrum Awards è la promozione del trasporto marittimo nel Mediterraneo, che rappresenta la via di comunicazione per eccellenza, percorsa sin dall' antichità per i traffici di merci e passeggeri provenienti da ogni parte d' Europa. Inoltre, obiettivo del Premio è la diffusione dei vantaggi delle Autostrade del Mare quale migliore alternativa ambientalmente sostenibile rispetto al trasporto su strada, sensibilmente più inquinante e più oneroso in termini economici. Al Premio Mare Nostrum Awards potranno partecipare tutti i giornalisti professionisti e pubblicisti, gli autori in generale e i fotografi residenti in Italia, Spagna, Grecia, Tunisia e Marocco, che avranno diffuso e valorizzato questi argomenti attraverso articoli e servizi giornalistici di scenario, racconti emozionali del viaggio via mare, inchieste sulle nuove tendenze del servizio merci e passeggeri, documentari, servizi televisivi e radiofonici e reportage fotografici. Sono ammessi al concorso esclusivamente gli elaborati realizzati in italiano, inglese, spagnolo, catalano, francese e greco e pubblicati tra il 15 settembre 2021 ed il 15 aprile 2022 su quotidiani e periodici a diffusione nazionale (online e offline), media specializzati in trasporto e turismo, agenzie di stampa, emittenti televisive e radiofoniche nazionali e locali, riviste di fotografia e mostre fotografiche. Gli elaborati dovranno pervenire alla Segreteria Organizzativa del Premio entro e non oltre il 30 aprile 2022, sia in formato digitale tramite posta elettronica all' indirizzo mna@grimaldi.napoli.it, sia in formato cartaceo. Per favorire l' esperienza diretta della navigazione, chi desidera potrà effettuare entro il 31 marzo 2022 un viaggio di andata e ritorno a bordo delle navi Grimaldi Lines, Minoan Lines e Trasmed GLE in servizio tra Italia, Spagna e Grecia. La Giuria Internazionale del Premio è presieduta da Bruno Vespa ed è composta da personalità eminenti del giornalismo e della cultura.



Informazioni Marittime

Focus

Enea e Fincantieri, accordo su idrogeno e digitale

Lavoreranno insieme per sviluppare le tecnologie a celle di combustibile, l' informatizzazione dei porti e delle città, e le tecnologie dei materiali

Fincantieri e l' Agenzia nazionale per le nuove tecnologie (ENEA) hanno firmato un protocollo d' intesa al fine di individuare aree di comune interesse per lo sviluppo di un portafoglio di programmi di ricerca e innovazione. Tra le principali spiccano l' efficienza energetica, le tecnologie e i sistemi di generazione di energia da fonti rinnovabili, per la produzione, il trasporto e la distribuzione dell' idrogeno, le celle a combustibile, l' economia circolare, strategie di gestione e controllo informatico per i porti e le città, le tecnologie dei materiali e interventi di sostenibilità in ambiente marino e terrestre. Per intensificare i rapporti di cooperazione verranno attivati specifici gruppi di lavoro ed è prevista la possibilità di uno scambio di personale fra ricercatori ENEA nelle sedi di Fincantieri e personale del gruppo triestino nei centri di ricerca dell' Agenzia. Per Fincantieri le attività di ricerca verranno coordinate dalla funzione Ricerca e Innovazione, che si coordinerà con la funzione Business Development se le soluzioni innovative identificate dovessero creare nuove opportunità di business per il Gruppo. Per ENEA le attività di ricerca verranno effettuate e coordinate dal Dipartimento Sostenibilità dei Sistemi Produttivi e Territoriali e dal Dipartimento Tecnologie Energetiche e Fonti Rinnovabili, che si coordineranno con la Direzione Innovazione e Sviluppo nel caso in cui si presentassero la potenzialità per valorizzare i risultati a beneficio dell' Agenzia. «Questo accordo apre la strada per una collaborazione fra ricerca e impresa di particolare significato, con un gruppo leader a livello internazionale quale è Fincantieri, su tematiche quali la sostenibilità, l' alta formazione, la ricerca e il trasferimento dell' innovazione, sempre più strategiche per la crescita e la competitività» ha sottolineato il presidente dell' ENEA, Gilberto Dialuce. «Ci fa molto piacere che ENEA sia stata scelta come partner e sono innumerevoli i terreni sui quali potremo rendere disponibili professionalità e infrastrutture qualificate, dalle tecnologie per l' idrogeno alle fonti rinnovabili, dalla cattura della CO2 alla robotica e ai big data, dall' economia circolare ai materiali avanzati ma anche combustibili alternativi e interventi per il territorio sul quale insistono i cantieri, anche in una prospettiva di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico». Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, ha commentato: «Negli ultimi anni abbiamo destinato una media di 160 milioni di euro a numerosi progetti connessi all' innovazione di processo e di prodotto, con attenzione particolare ai temi della decarbonizzazione e della digitalizzazione. Infatti, il 60% della nostra spesa di R&I alimenta lo sviluppo di tecnologie pulite che contribuiranno a creare prodotti e servizi sempre più ecosostenibili, orientati ad un uso efficiente delle risorse e alla tutela della biodiversità. Questo accordo si inserisce dunque in una strategia intrapresa da



Informazioni Marittime

Focus

tempo, che siamo certi ci consentirà non solo di consolidare il successo acquisito fino a oggi, ma anche di supportare la futura competitività del Gruppo, chiamato a confrontarsi con scenari mondiali sempre più complessi ed esigenti».

Informazioni Marittime

Focus

Code tir nei porti, Trasportounito: "Necessario regolamentare i cicli operativi"

L'associazione di categoria ha chiesto al ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili l'urgente avvio di un'azione organica per affrontare il problema

Baste code, attese, inefficienze, perché sono pesanti le ricadute su tutta la filiera logistica e sul sistema economico del Paese. Trasportounito, a fronte di una situazione fuori controllo, ha chiesto al ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili l'urgente avvio di un'azione organica di regolazione dei cicli operativi dei camion nei porti. Un camion rallentato o bloccato in porto genera un ritardo alla consegna o ritiro della merce dallo stabilimento e quindi alla capacità di tutta la filiera logistica a fornire servizi all'industria, commercio, operatori economici. "La problematica - sottolinea Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito - non può essere affidata solo alla regolazione, validissima, di singoli presidenti di Autorità di Sistema Portuali, ma deve prendere spunto dalle importanti analisi e iniziative portuali territoriali nonché dai lavori svolti tra operatori dell'Autotrasporto e Committenza al tavolo Nazionale Contenitori, e sfociati in prassi condivise per la regolazione delle attese-camion, per il controllo dei contenitori vuoti e di altri elementi operativi". Secondo Tagnochetti, sono molto apprezzabili, da un lato, le ordinanze emanate dal Presidente di La Spezia, Mario Sommariva, che ha ben compreso la portata del problema per l'intero scalo oltreché nei rapporti porto/città e dall'altro dal Porto di Genova che si è attrezzato per il tracciamento dell'operatività dei camion, con l'automazione in corso dei varchi portuali e la digitalizzazione documentale (anche se non sono state ancora avviate le necessarie scelte di regolazione dei servizi minimi dei Terminal all'autotrasporto). Ma continua a mancare un'azione nazionale e governativa, più volte richiesta al Ministero che disciplini i tempi di attesa al carico e allo scarico, impegni gli scali alla tracciabilità delle operazioni documentali di carico e scarico e individui parametri standard dei livelli di servizio ai sensi della legge 84/94 superando la visione puramente contrattualistica dei rapporti tra operatori e definendo le singole responsabilità di autotrasportatori e terminalisti, ma anche di spedizionieri e compagnie da cui spesso dipendono i via libera troppo anticipati alle partenze dei camion che causano poi i fenomeni di congestione.

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **Ho capito** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner accetti il loro utilizzo.

[Mostra maggiori informazioni](#)



LOGISTICA - POLITICHE MARITIME 27/01/2022

Code tir nei porti, Trasportounito: "Necessario regolamentare i cicli operativi"

L'associazione di categoria ha chiesto al ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili l'urgente avvio di un'azione organica per affrontare il problema



Ue, Tardino relatrice in Parlamento per Action Plan trasporti su rotaia

BRUXELLES (BELGIO) (ITALPRESS) - Primo incarico di prestigio per Annalisa Tardino a pochi giorni dall' ingresso nella Commissione TRAN, trasporti e turismo. L' europarlamentare siciliana della Lega Salvini Premier, e componente del Gruppo Identità e Democrazia, è stata infatti nominata relatrice per il Parlamento europeo per il "Piano d' azione per promuovere i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga percorrenza e transfrontalieri", pubblicato lo scorso 14 dicembre dalla Commissione europea. I coordinatori della commissione Trasporti e Turismo hanno attribuito il dossier al Gruppo ID, il quale ha deciso di nominarla relatrice. Il piano d' azione ha l' obiettivo di definire una tabella di marcia per i prossimi anni per rendere il trasporto ferroviario più efficiente, attrattivo e accessibile, in maniera complementare rispetto alla Strategia della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente e alla revisione della rete TEN-T attualmente in corso. "Ringrazio il Gruppo ID e la Lega - ha commentato Annalisa Tardino - per l' attestato di stima e fiducia nell' affidarmi questo incarico a pochi giorni dal mio insediamento in commissione. Sono tante le sfide individuate, in primis la necessità di migliorare il funzionamento della rete ferroviaria, sia lato servizi che infrastrutture, completando le opere mancanti e ammodernando quelle esistenti, oltre la possibilità di semplificare le norme e garantire prezzi dei biglietti più vantaggiosi. In aggiunta, si persegue lo scopo di accelerare la digitalizzazione, di semplificare la normativa eliminando disposizioni tecniche e procedure farraginose e di garantire una migliore disponibilità di treni. Sarà importante, inoltre, adeguare la formazione e la certificazione del personale ferroviario alle esigenze future, introdurre trasporti collettivi sostenibili anche tramite obblighi di servizio pubblico se necessario, e rendere il settore ferroviario un' opzione interessante per i giovani". "In quanto relatrice per l' intero Parlamento, mi prefiggo di proporre azioni e iniziative per far sì che il settore ferroviario diventi realmente competitivo rispetto ad altre modalità di trasporto per passeggeri e merci e sia funzionale sì a collegare l' intera Europa - sottolinea l' eurodeputata -, ma assicurando al contempo che ci sia sinergia con quanto si sta facendo in materia di connessioni locali tra nodi urbani ed extra-urbani, oltre che per l' accesso a porti e aeroporti. Sarà, infine, un' occasione per portare avanti il punto di vista di tutti quei territori che presentano condizioni più svantaggiose, come nel caso della Sicilia". (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all' indirizzo info@italpress.com.



Garavaglia: il trio Ita-Msc-Lufthansa rilancerà il turismo italiano

ANGELA ZOPPO

«Un bel colpo, una bella operazione». Non ha esitazioni il ministro del Turismo Massimo Garavaglia nell' approvare l' alleanza azionaria e commerciale in costruzione tra il gruppo Msc e Ita Airways. Ora si attende soltanto il via libera ufficiale del ministero dell' Economia e del Consiglio dei ministri alle trattative in esclusiva, che in tre mesi dovrebbero portare alla presentazione dell' offerta vera e propria. Un cda di Ita è già convocato per lunedì, ma per aggiornare l' ordine del giorno con la discussione sulla manifestazione d' interesse è necessario che arrivi l' ok del governo.

Ma intanto le possibili nozze, allargate alla compagnia tedesca Lufthansa, fanno già ipotizzare ricadute benefiche sull' intero settore del turismo, una volta lasciata alle spalle l' emergenza Covid.

Domanda. Ministro Garavaglia, che cosa la convince di questa operazione?

Risposta. Mi lasci fare una premessa: è la conferma che un quadro politico stabile attira anche gli investitori più importanti e solidi creando le condizioni per operazioni come questa. È un dato oggettivo dal quale bisogna partire prima di fare ogni altra considerazione.

D. Ma che idea si è fatto di questa alleanza navi-aerei?

R. Il gruppo Aponte ha credenziali molto forti. Credo che di questa operazione, se andrà in porto, beneficeranno non solo i gruppi interessati ma l' intero sistema Paese. Potrebbe essere davvero il cambio di passo che aspettavamo.

D. Nel piano industriale di Ita si punta ovviamente su un maggiore sviluppo del traffico turistico: ha avuto occasione di parlarne con i vertici?

R. Sì, in particolare con l' amministratore delegato Lazzerini. Sul fronte del turismo lavoriamo a ipotesi molto interessanti e ce n' è una in particolare che riguarda un' intesa tra Ita e il gruppo Fs per l' intermodalità, con gli sviluppi di una sempre maggiore integrazione aerei-treni che possa anche valorizzare il network di Ita, attirando passeggeri da tutto il mondo. Sicuramente tra questi c' è anche la bigliettazione integrata, che nel prossimo futuro potrebbe essere una pratica commerciale di successo. Ma l' obiettivo principale è vendere pacchetti turistici, offerte appetibili che possano contare su una rete internazionale come quella che Ita metterà a punto nell' arco di piano.

D. Ora bisognerà trovare le stesse sinergie con le navi di Aponte.

R. Vista la vocazione turistica del nostro Paese, il contributo del settore crocieristico è fondamentale.

MF

Focus

Sono lieto che il ministro della Salute Roberto Speranza abbia finalmente accolto le nostre richieste aprendo nuovi corridoi Covid-free già da febbraio, perché possono dare un impulso importante alla ripresa delle crociere. Penso all'Oman, alla Turchia o a Cuba, solo per fare qualche esempio. Si intravede finalmente un po' di luce. Ora dipende da come evolverà la situazione pandemica. La curva dei contagi è esponenziale e, se lo è nella salita, dovrà esserlo altrettanto nella discesa. Se le attuali previsioni sulla diffusione della variante Omicron saranno rispettate, possiamo aspettarci a breve un graduale allentamento delle restrizioni, andando verso la normalità.

Questo è il segnale più importante che può cambiare tutto lo scenario.

D. Avete stime sullo sviluppo del turismo?

R. Omicron le ha fatte saltare tutte; aspettiamo di capire come andrà e se le previsioni dell' Organizzazione Mondiale della Sanità saranno rispettate.

D. Con Msc si aprono anche le sinergie nei cargo, uno dei pochi settori che non si sono fermati nemmeno durante la pandemia.

R. È un altro aspetto molto importante dell' accordo, tenendo conto anche delle ricadute positive che avrebbe su Malpensa, che diventerebbe lo scalo di riferimento per i traffici cargo a lungo raggio, sfruttando le mete servite da Msc.

D. Di Lufthansa, il terzo potenziale partner di Msc e Ita, che cosa pensa?

R. È una grande compagnia aerea e sarebbe sicuramente un partner valido.

Poteva esserlo già nel recente passato, speriamo questa sia la volta buona.

D. Msc ha chiesto un' esclusiva di tre mesi e a giorni dovrebbe entrare in data room. Il presidente di Ita Alfredo Altavilla conta di chiudere l' accordo entro giugno.

R. Mi auguro davvero che si arrivi all' intesa nei tempi stabiliti. Allora la stagione estiva sarà alle porte. C' è un grande desiderio di tornare a viaggiare, non solo da parte degli italiani ma di tutti i cittadini europei e internazionali. Bisogna farsi trovare pronti. Questa è davvero un' occasione da non perdere. (riproduzione riservata)

CONTRARIAN

ECCO PERCHÉ LO STATO DEVE MANTENERE UNA PRESENZA IN ITA

Gli spiragli che si stanno aprendo davanti a Ita meritano un approccio libero da pregiudizi. Il MoVimento 5 Stelle ha sempre sostenuto che il futuro della compagnia di bandiera, che tornerà presto a chiamarsi Alitalia, deve passare attraverso una visione sistemica, una solida alleanza, il mantenimento di autonomia all'interno dell'alleanza stessa. Ci siamo battuti per l'intervento statale nel vettore proprio nella convinzione che fosse un passaggio necessario ad arrivare a questi risultati. Oggi ci troviamo di fronte alla manifestazione di interesse avanzata nei confronti di Ita dal ticket Msc-Lufthansa. Una combinazione per certi aspetti inedita, vista la presenza di Msc, colosso delle linee cargo, della logistica e della crocieristica. Ci sono margini affinché le sinergie, in termini di interconnessione e intermodalità, possano dischiudere orizzonti interessanti.

I prossimi mesi serviranno a chiarire molti punti dell'operazione, ma l'interesse che si sta generando intorno a Ita dimostra in primis che non è stato affatto inutile l'intervento dello Stato. Il MoVimento 5 Stelle non è certo favorevole al coinvolgimento pubblico sempre e comunque, ma è del tutto favorevole a uno Stato presente quando si tratta di affiancare un asset strategico come la compagnia di bandiera. Interventi statali massicci, d'altro canto, hanno riguardato altre compagnie come Air France e la stessa Lufthansa.

Oggi Alitalia (la voglio chiamare proprio così) ha di fronte a sé una possibilità. Ci si poteva arrivare prima. E' un peccato aver perso tempo, soprattutto nell'ultimo anno, partendo con una società statale che all'inizio non applicava un Contratto collettivo nazionale, con tutto quello che ne è conseguito in termini di sacrificio dei diritti pregressi dei lavoratori. Adesso, però, ci sono le premesse per puntare al miglioramento sia delle condizioni dei lavoratori, sia del calcolo dei trattamenti pensionistici.

Secondo il MoVimento 5 Stelle è imprescindibile che Alitalia trovi sviluppo in un'alleanza commerciale e industriale. E riteniamo che lo schema applicato oggi da Lufthansa, con il mantenimento dell'autonomia dei vettori a essa legati, possa essere vincente. Lo diciamo da tempo e constatiamo che ora ci si potrebbe arrivare. Questa configurazione potrebbe alimentare quella visione sistemica della quale la compagnia ha bisogno. L'unico modo per conquistare spazi è consolidare il mercato condividendo costi e benefici attraverso un'alleanza, commerciale e strutturale, a maggior ragione dopo aver perso negli ultimi 20 anni circa il 70% di fette di mercato.

Lo stesso mercato mondiale si articola su tre alleanze globali: Star Alliance, Sky Team, Oneworld. In Europa c'è un unico corridoio rimasto scoperto, ed è la parte centrale. Come essere autonomi in



MF

Focus

questo contesto? Qui entra in gioco Lufthansa: parliamo di un gruppo composto da 6 vettori e diretto da due organismi: un executive board e un supervisory board che controlla tutti i vettori che lo compongono. Tutti hanno autonomia, ma vengono controllati affinché ci siano risultati di gestione positivi.

L' Italia è la porta del Mediterraneo. Il gruppo Lufthansa ha interessi calibrati sul Nord Italia, dove già vola nel Nordest, mentre la compagnia di bandiera, facendosi alimentare i voli internazionali dalla Germania, condividendo costi e benefici, potrebbe ottenere voli di lungo raggio verso il Sud del mondo. In ultimo, certo non per importanza, riteniamo che lo Stato, grazie al cui intervento si è aperto questo orizzonte di opportunità, debba mantenere una quota di presidio nel capitale della società per dare continuità e garanzia al suo sviluppo. Si può tornare a decollare, ne siamo fermamente convinti, ma con un' Alitalia finalmente al passo coi tempi. (riproduzione riservata) Giulia Lupo senatrice M5S componente del Comitato per le infrastrutture e la mobilità sostenibile.

Enel x e Grimaldi insieme per la sostenibilità navi in porto

27 gennaio 2022 - Elettrificazione dei porti, progetti sviluppati grazie alle energie rinnovabili come fotovoltaico ed eolico, condivisione di analisi sul cold ironing ed elaborazione di modelli di business sostenibili basati anche su sistemi di accumulo (batterie) sia a bordo che a terra: sono questi gli obiettivi del protocollo d'intesa siglato da Enel X e Grimaldi Euromed, società del Gruppo Grimaldi. La collaborazione mette a fattor comune le informazioni, il know-how e l'esperienza legati allo sviluppo di infrastrutture per gli impianti di cold ironing nei più importanti porti del Paese, oggetto dei finanziamenti previsti nel quadro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. "La collaborazione con Grimaldi - dichiara Augusto Raggi, Responsabile di Enel X Italia - darà un ulteriore impulso al processo di decarbonizzazione ed elettrificazione dei porti. Con questo accordo vogliamo intraprendere un percorso virtuoso in un settore strategico per il Paese e la preparazione di studi congiunti, propedeutici a progettare modelli di business che siano anzitutto sostenibili, sono coerenti con la mission di Enel X e con il suo costante impegno volto all'elettrificazione e all'efficientamento energetico anche in ambito marittimo e portuale". "L'accordo siglato con Enel X permetterà al Gruppo Grimaldi di consolidare il cammino di decarbonizzazione delle proprie navi durante le soste in porto già intrapreso da tempo - afferma Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi. "Il Gruppo Grimaldi, da sempre impegnato nella continua riduzione delle emissioni delle proprie navi è infatti pioniere nella "Zero Emission in Port", avendo già installato a bordo di diverse sue navi enormi batterie che permettono di non emettere alcuna sostanza nociva in atmosfera durante la sosta in porto. La collaborazione con Enel X permetterà di estendere tale possibilità anche a navi non dotate di batterie, permettendo così alla flotta Grimaldi di confermare la propria leadership nel settore".



Primo Magazine

Focus

Assiterminal sul Tavolo del Mare: senza le idee chiare e uniformità si fa poca strada

27 gennaio 2022 - Mentre il DL Concorrenza abbrevia (si fa per dire) il suo iter (è stata indicata maggio come dead line per la conversione) è evidente che senza le idee chiare e uniformità si fa poca strada: il tempo per dare vita a un unico Regolamento sulle concessioni portuali ci sarebbe ancora e potrebbe ridare al MIMS un impulso, quel ruolo di regolatore e regista che negli anni sembra essersi disperso ma che tutti gli chiediamo di riprendersi nei fatti. Sennò hanno ragione Luigi Merlo quando parla di un MIMS sempre più simile a un centro studi o Alessandro Santi che ripetutamente chiede concretezza per esempio sul tema dragaggi o delle fonti energetiche o ancora Mario Mattioli che non si è ancora stancato di chiedere "semplificazioni". 7 Ripetutamente assistiamo a diverse interpretazioni da parte di alcune **ADSP** sull' applicazione delle norme in tema ad esempio di riduzione dei canoni concessori o sulle proroghe delle concessioni, o leggiamo di salti in avanti su regolamenti per il rinnovo o la redistribuzione delle concessioni demaniali tailor made. Non riusciamo a comprendere il persistere, tra altri aspetti, delle difficoltà di accettare e mettere in pratica, i principi del riequilibrio economico-finanziario delle concessioni di fronte, tra l' altro, alle sfide che digitalizzazione e sostenibilità pongono sia al concessionario privato che al concedente Stato. Non si dica che la frammentazione del cluster imprenditoriale indebolisce la rappresentatività: sulla stragrande maggioranza del merito delle questioni siamo tutti allineati, anche con i sindacati; tra noi c' è chi deve mediare di più o di meno ma stiamo portando avanti le stesse proposte, abbiamo gli stessi obiettivi E' evidente sui temi della procedura di infrazione sulla tassazione dei canoni, sull' istituzione di un fondo per i lavoratori portuali, sulla richiesta di riconoscere capacità di investimento del privato a fronte di strumenti di flessibilità concessorie, giusto per fare alcuni esempi. Abbiamo il "sudoco" sulla carta ma ancora porti con propri PCS e altre amministrazioni che dialogano solo tra loro: altro che cyber risks assesement!



Ship Mag

Focus

Ingresso MSC in Ita, Tarlazzi (Uiltrasporti) a ShipMag: 'Buona opportunità ma i punti da chiarire sono ancora molti'

Il Segretario Generale aggiunge: 'C' è da capire anche se con l' entrata di MSC il piano industriale potrà migliorare'

Redazione

Roma - Il volo di MSC con Ita ? 'La compagnia aerea da questa operazione potrebbe uscirne rafforzata sia dal punto di vista economico che industriale', spiega a Shipmag Claudio Tarlazzi, Segretario Generale della Uiltrasporti che aggiunge: 'C' è da capire il progetto, quale sarà la quota di maggioranza con lo Stato italiano in minoranza e quale sarà l' offerta' Cosa ne pensa dell' ingresso di MSC in Ita? 'La proposta avanzata da MSC insieme al Lufthansa può rappresentare una buona opportunità per Ita. La compagnia aerea da questa operazione potrebbe uscirne rafforzata sia dal punto di vista economico che industriale, ma siamo ancora nelle fasi iniziali di una possibile trattativa e i punti da chiarire sono ancora molti' Quali vantaggi? 'Il fatto che MSC abbia deciso di unirsi a Lufthansa per la presentazione del progetto ci fa ben sperare. Il rischio era infatti che la compagnia tedesca fosse interessata soltanto ad entrare nel mercato italiano senza la volontà di apportare un reale beneficio alla compagnia Ita e in generale al nostro Paese. Con MSC lo scenario ovviamente cambia, parliamo di un gruppo serio che può avviare un vero sviluppo per Ita'. Quali perplessità? 'È ancora presto per dare un giudizio definitivo, la validità della proposta è ancora tutta da verificare. C' è da capire il progetto, quale sarà la quota di maggioranza con lo Stato italiano in minoranza e quale sarà l' offerta. E c' è da capire anche se con l' entrata di MSC il piano industriale potrà migliorare, visto che quello attuale ci sembra troppo debole per entrare nei mercati, e se si intende valorizzare i lavoratori sui quali deve fondarsi lo sviluppo dell' azienda'. Può rappresentare davvero il punto di svolta per costruire il futuro di ITA? 'MSC è il gruppo armatoriale più grande al mondo e leader nel movimento passeggeri e merci via mare che sta investendo nel contempo in tanti ambiti della logistica. La possibilità che possa entrare anche nel trasporto aereo potrebbe rivelarsi determinante. Credo che Msc punti soprattutto a sviluppare il settore del cargo, un ambito che attualmente non trova grande spazio nel piano di Ita. Questo potrebbe determinare un importante beneficio non solo per la compagnia, ma anche per aeroporti strategici come Malpensa e Fiumicino. Allo stesso tempo potrebbe migliorare il settore passeggeri, sviluppando il turismo attraverso una sinergia tra le crociere e il trasporto aereo'. Ad oggi com' è la situazione di ITA? 'L' avvio di questa compagnia non è stato facile, il percorso è stato caratterizzato anche da momenti di scontro con le organizzazioni sindacali e tutto è avvenuto in un momento di particolare crisi per il settore aereo. Nei mesi scorsi abbiamo raggiunto un accordo con i vertici della compagnia che ci ha dato garanzie sull' occupazione, ma anche sullo sviluppo della flotta. La necessità fondamentale è che Ita riesca a sviluppare un piano industriale che le consenta di auto sostenersi al di là dell'

ShipMag
CERCA

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech

INTERESTE SHIPMAG/SHC

Ingresso MSC in Ita, Tarlazzi (Uiltrasporti) a ShipMag: "Buona opportunità ma i punti da chiarire sono ancora molti"

27 GENNAIO 2022 - Redazione

Ship Mag

Focus

intervento pubblico. Siamo convinti che una partnership sia sempre più fondamentale per garantire ad Ita di stare sul mercato e crescere. C'è ancora molto lavoro da fare per costituire una vera compagnia di bandiera che rappresenti degnamente l'Italia'. Il Governo dove può ancora intervenire? 'Non deve far mancare in questa situazione il suo fondamentale ruolo di controllo e garanzia, per assicurare che il nuovo progetto venga avviato nell'ottica non solo del profitto ma tenendo conto anche della questione sociale e del lavoro. Più in generale poi, il Governo deve avviare una ristrutturazione del settore del trasporto aereo, con regole uguali per tutti, che garantiscano più concorrenza e trasparenza per le compagnie che operano in Italia; oltre ad un piano aeroporti che va riformato. La crisi del trasporto aereo esplosa a causa della pandemia ha fatto emergere problemi e difficoltà, primo fra tutti la questione dell'occupazione, che devono essere affrontati con urgenza'.

Shipping Italy

Focus

Aponte e il piano su Ita Airways: "Trasferire merci velocemente e senza i container"

L'armatore sorrentino ha ammesso che da tempo era alla ricerca di un'opportunità per investire nel trasporto aereo

Poche battute, pronunciate però da Gianluigi Aponte in persona, hanno dettagliato un po' meglio rispetto agli scarni comunicati di qualche giorno fa quale sia l'approccio che Msc intende avere rispetto alla partita Ita Airways, che il gruppo vuole provare a giocare al fianco di Lufthansa. In una breve intervista al Messaggero il 'Comandante' ha innanzitutto spiegato la mossa con la volontà di ampliare i servizi di un gruppo che 'movimenta merci e persone'. Le sinergie verranno quindi cercate innanzitutto sul trasporto dei passeggeri che vogliono imbarcarsi su una nave di Msc: 'Possiamo offrire a chi va in crociera la possibilità di viaggiare con noi da casa fino al ritorno a casa' ha dichiarato Aponte, che poi ha aggiunto: 'Immagini crocieristi del Nord Europa, ad esempio, che possiamo trasferire direttamente alla nave nel porto di Napoli, o in quello di Genova o a Palermo'. Una possibilità che spesso le compagnie crocieristiche esplorano limitandosi alla firma di accordi di partnership con i vettori aerei. Al riguardo va anche ricordato che Ita Airways nell'ottobre dello scorso anno aveva annunciato la firma di due lettere di intenti, rispettivamente con Msc e Costa Crociere, con l'obiettivo di 'definire iniziative commerciali congiunte per la promozione dei prodotti e servizi della nuova compagnia aerea in vista dell'avvio delle operazioni' del vettore, il successivo 15 ottobre. Le intese, che però non risulta siano poi state formalizzate dalla sigla di contratti, prevedevano che la compagnia fosse identificata sia da Msc Crociere che da Costa Crociere come 'vettore aereo privilegiato' per i pacchetti fly&cruise. Passando al versante delle merci, il vertice di Msc ha evidenziato come gli aerei di Ita potrebbero essere utilizzati per potenziare l'offerta, dato che 'i nostri clienti ci chiedono continuamente la possibilità di trasferire merci senza utilizzare i contenitori'. Oltre a questo, Aponte ha parlato della necessità di 'spostare merci velocemente', consapevole però che ad oggi la disponibilità della compagnia è di solo quattro aerei dedicati e quindi dovrà crescere con rapidità. Gli ultimi due punti trattati nell'intervista sono stati infine quelli di tempistiche e valore dell'operazione. Al riguardo, il numero uno di Msc ha detto di ritenere verosimile la valutazione della società di fino a 1,5 miliardi fatta da Bloomberg e di esser convinto che l'accordo si possa trovare prima della scadenza dei 90 giorni richiesti per trattare in via esclusiva. Secondo quanto indicato due giorni fa da fonti governative al Corriere della Sera, la cifra oscillerebbe tra gli 1,2 e gli 1,4 miliardi di euro e Msc sarebbe intenzionata ad assicurarsi una fetta di almeno il 40%, con il resto spartito tra ministero e Lufthansa. Alla testata di via Solferino in una intervista rilasciata quest'oggi Aponte ha anche spiegato come l'ingresso di Msc nel settore aereo fosse allo studio da tempo: 'Sicuramente stavamo studiando diverse ipotesi, ma Ita Airways e la



Shipping Italy

Focus

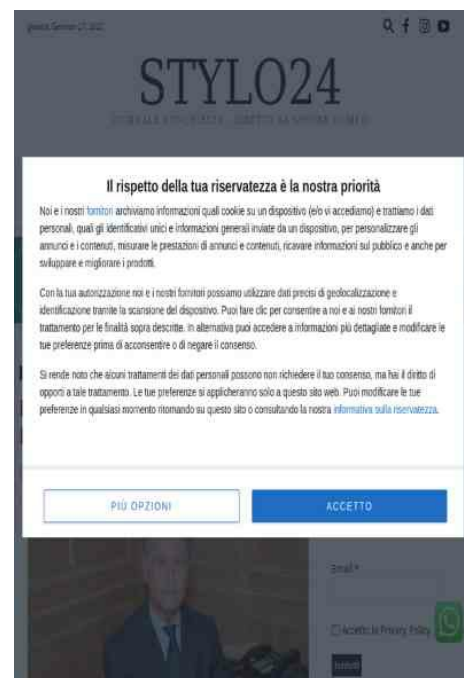
sua presenza in Italia si è rivelata un' ottima opportunità per sviluppare le nostre strategie'.

Stylo 24

Focus

Non solo il mare, Aponte vuole anche il cielo: «MSC con Ita migliorerà i viaggi delle persone»

Aveva comprato una nave di seconda mano con un prestito. Oggi, l'armatore sorrentino Gianluigi Aponte possiede uno dei più redditizi imperi del mare. Ma non vuole limitarsi al mare, vuole allargarsi al cielo. La sua Msc infatti, assieme alla compagnia aerea tedesca Lufthansa, ha manifestato l'interesse per l'acquisto di una quota di maggioranza di Ita Airways, la società che ha sostituito Alitalia. Ed è tutto vero, Aponte conferma. Queste le sue parole ai microfoni del collega del mattino Antonino Pane: Dopo il mare Aponte vuole conquistare il cielo "Ci proviamo, c'è questa opportunità e vogliamo coglierla. Nessun clamore, nessuna forzatura. MSC è un'azienda che movimenta persone e merci. Vogliamo allargare i nostri servizi. Gli aerei - aggiunge Aponte al Mattino - ci aiuteranno a migliorare questi due settori. Possiamo offrire a chi va in crociera la possibilità di viaggiare con noi da casa fino al ritorno a casa. Immagini i crocieristi del Nord Europa che possiamo trasferire direttamente dalla nave del porto di Napoli, di Genova o di Palermo. A questi aggiungo i normali servizi di linea che dovranno essere implementati. Con la compagnia aerea allarghiamo i nostri orizzonti offrendo collegamenti agli utenti sempre più completi ed efficienti. La qualità dei nostri servizi è nota e anche quella offerta dal nostro partner. Puntiamo in alto anche con Ita". La chiosa sulle merci: "I nostri clienti ci chiedono la possibilità di trasferire merci senza utilizzare contenitori. Con una compagnia aerea possiamo offrire anche questi servizi e migliorare le performance del nostro gruppo. Evidentemente la sicurezza e l'efficienza dei servizi di MSC i clienti vogliono ritrovarla anche nel trasporto aereo. Cerchiamo di accontentarli".



TeleBorsa

Focus

Economia Trasporti

ITA, Aponte (MSC): Pensiamo a sinergie per crociere e cargo

(Teleborsa) - " Per noi la cosa principale è avere la maggioranza di Ita Airways. I tedeschi possono entrare come partner commerciale oppure anche come azionista di minoranza. Noi vogliamo gestire la società, altrimenti non faremmo questa operazione. Non vogliamo essere un sleeping partner (socio non operativo, ndr)". Così, in un' intervista al Corriere della Sera , Gianluigi Aponte, fondatore e presidente esecutivo di Msc , il gruppo interessato a rilevare una quota di maggioranza di ITA. Quanto all' ipotesi di possibili sostituzioni ai vertici: "Ita Airways ha già un ottimo management , che rimarrà al suo posto - ha risposto - Noi faremo parte del consiglio di amministrazione, attraverso cui manifesteremo le nostre idee per lo sviluppo del gruppo". Ossia, spiega Aponte, "la realizzazione di sinergie con il nostro business , tanto sul versante delle crociere quanto su quello del trasporto merci". Per le crociere, per esempio, "vogliamo facilitare l' afflusso dei passeggeri nei porti italiani dove attraccano le nostre navi. E in quelli esteri, come Miami negli Stati Uniti o Dubai negli Emirati Arabi". A che punto sono i colloqui con Lufhtansa? "Stiamo parlando, i contatti naturalmente proseguono - ha spiegato Aponte -, è una grande società quotata e ha bisogno dei suoi tempi per decidere". Con Ita, invece , "abbiamo esplicitato il nostro interesse al Presidente Alfredo Altavilla".



TeleBorsa

Focus

Migliori e peggiori Trasporti Turismo

New York: in perdita Royal Caribbean Cruises

(Teleborsa) - Ribasso scomposto per la seconda più grande compagnia di crociere al mondo , che esibisce una perdita secca del 2,45% sui valori precedenti. La tendenza del titolo analizzata su base settimanale mostra un andamento analogo a quello del World Luxury Index . Ciò significa che il titolo viene supportato da elementi provenienti dal mercato piuttosto che da notizie legate alla società stessa. Le implicazioni di breve periodo di Royal Caribbean Cruises sottolineano l' evoluzione della fase positiva al test dell' area di resistenza 81,38 USD. Possibile una discesa fino al bottom 77,76. Ci si attende un rafforzamento della curva al test di nuovi target 85,01.

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. At the top, it displays the date 'Giovedì 27 Gennaio 2022, ore 15:14' and the site logo 'teleborsa'. Below the logo is a navigation menu with options like 'NOTIZIE', 'QUOTAZIONI', 'RUBRICHE', 'AGENDA', 'VIDEO', 'ANALISI TECNICA', 'STRUMENTI', and 'GUIDE'. The main article title is 'New York: in perdita Royal Caribbean Cruises'. A sub-header reads 'Migliori e peggiori: Trasporti, Turismo: 27 gennaio 2022 - 18:00'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. A line chart is included, comparing 'Royal Caribbean' (blue line) and 'Bollinger bands' (orange lines) from 24 Sep to 27 Jan. The chart shows the stock price fluctuating between the Bollinger bands. A sidebar on the right contains a list of related news items, including 'New York: su il...', 'New York: al ca...', 'New York: Roy...', 'New York: azia...', 'New York: in la...', and 'New York: in ac...'. At the bottom of the article, there is a small text block: 'Le implicazioni di breve periodo di Royal Caribbean Cruises sottolineano l'evoluzione della fase positiva al test dell'area di resistenza 81,38 USD. Possibile una discesa fino al bottom 77,76. Ci si attende un rafforzamento della curva al test di nuovi target 85,01'.

The Medi Telegraph

Focus

"Usiamo il tavolo del Mare per il regolamento sulle concessioni"

Dai nuovi uffici operativi di Genova, fra un treno e l'altro per Roma e non solo, da Assiterminal l'agenda per il 2022 è già ben oltre pagina 1. Il 2 febbraio seconda convocazione del Tavolo Mare: Prima richiesta dell'associazione? "Iniziamo ad applicare uniformemente quello che c'è"

Dai nuovi uffici operativi di Genova, fra un treno e l'altro per Roma e non solo, da Assiterminal l'agenda per il 2022 è già ben oltre pagina 1. Il 2 febbraio seconda convocazione del Tavolo Mare: Prima richiesta dell'associazione? "Iniziamo ad applicare uniformemente quello che c'è. Mentre il decreto legge Concorrenza abbrevia, si fa per dire, il suo iter (è stata indicata maggio come scadenza per la conversione) è evidente che senza le idee chiare e uniformità si fa poca strada: il tempo per dare vita a un unico Regolamento sulle concessioni portuali ci sarebbe ancora e potrebbe ridare al ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibile un impulso, quel ruolo di regolatore e regista che negli anni sembra essersi disperso ma che tutti gli chiediamo di riprendersi nei fatti. Sennò hanno ragione - commentano ancora da Assiterminal - Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, quando parla di un Mims sempre più simile a un centro studi o Alessandro Santi, presidente di Federagenti, che ripetutamente chiede concretezza per esempio sul tema dragaggi o delle fonti energetiche o ancora Mario Mattioli, presidente di Confitarma, che non si è ancora stancato di chiedere semplificazioni". Sul tema della concessioni, spiegano i terminalisti della Confetra, "ripetutamente assistiamo a diverse interpretazioni da parte di alcune Autorità di sistema portuale sull'applicazione delle norme in tema ad esempio di riduzione dei canoni concessori o sulle proroghe delle concessioni, o leggiamo di salti in avanti su regolamenti per il rinnovo o la redistribuzione delle concessioni demaniali su misura. Non riusciamo a comprendere il persistere, tra altri aspetti, delle difficoltà di accettare e mettere in pratica, i principi del riequilibrio economico-finanziario delle concessioni di fronte, tra l'altro, alle sfide che digitalizzazione e sostenibilità pongono sia al concessionario privato che al concedente Stato. Non si dica - aggiungono da Assiterminal - che la frammentazione del cluster imprenditoriale indebolisce la rappresentatività: sulla stragrande maggioranza del merito delle questioni siamo tutti allineati, anche con i sindacati; tra noi c'è chi deve mediare di più o di meno ma stiamo portando avanti le stesse proposte, abbiamo gli stessi obiettivi. E' evidente sui temi della procedura di infrazione sulla tassazione dei canoni, sull'istituzione di un fondo per i lavoratori portuali, sulla richiesta di riconoscere capacità di investimento del privato a fronte di strumenti di flessibilità concessorie, giusto per fare alcuni esempi". E' vero che tra i risultati raggiunto, almeno sulla carta, c'è il Sudoco, lo sportello unico doganale, ma ancora ogni porto ha il proprio sistema operativo (Pcs) e altre amministrazioni dialogano solo tra loro: "Altro che cyber risks assesment - commentano da Assiterminal -. In tutto questo ancora grazie che dal dl 34/2020 alla

The screenshot shows a mobile interface for 'The Medi Telegraph'. The article title is "Usiamo il tavolo del Mare per il regolamento sulle concessioni". Below the title is a short summary: "Dai nuovi uffici operativi di Genova, fra un treno e l'altro per Roma e non solo, da Assiterminal l'agenda per il 2022 è già ben oltre pagina 1. Il 2 febbraio seconda convocazione del Tavolo Mare: Prima richiesta dell'associazione? 'Iniziamo ad applicare uniformemente quello che c'è'". At the bottom of the screenshot is a cookie consent banner with the text "Informativa" and buttons for "Scegli e personalizza" and "Accetta".

The Medi Telegraph

Focus

legge 215/2021 per buona volontà di alcuni funzionari del Mims e la sensibilità di alcuni politici circa 40 milioni di euro di misure a sostegno del settore si siano (meglio forse dire, sarebbero) ottenuti: ma che fatica sentirsi ripetere il mantra 'chissà cosa dirà il ministero dell' Economia' e 'chissà come le interpreterà l' Adsp di turno'. Ciascuno ha i suoi modelli, da Trieste a Genova, passando per Ravenna e Palermo: è pur vero che i kingmaker ormai cambiano di continuo ma i presupposti per realizzare un sistema logistico portuale efficace ci potrebbero ancora essere, attraverso un modello in cui i puzzle si tengano senza disperderne i pezzi: a proposito, ricordiamoci - concludono dall' associazione - che lo sciopero dello scorso 17 dicembre è solo sospeso".

"Autotrasporto, vanno disciplinati i tempi di carico e scarico"

Code, attese, inefficienze con ricadute su tutta la filiera logistica e sul sistema economico del Paese. Trasportounito, a fronte di una situazione "fuori controllo", ha chiesto al ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, l'urgente avvio di un'azione organica di regolazione

La Spezia - Code, attese, inefficienze con ricadute su tutta la filiera logistica e sul sistema economico del Paese. Trasportounito, a fronte di una situazione "fuori controllo", ha chiesto al ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, l'urgente avvio di un'azione organica di regolazione dei cicli operativi dei camion nei porti. Un camion rallentato o bloccato in porto genera un ritardo alla consegna o ritiro della merce dallo stabilimento e quindi alla capacità di tutta la filiera logistica a fornire servizi all'industria, commercio, operatori economici: 'La problematica - sottolinea Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito - non può essere affidata solo alla regolazione, validissima, di singoli presidenti di Autorità di sistema portuale, ma deve prendere spunto dalle importanti analisi e iniziative portuali territoriali nonché dai lavori svolti tra operatori dell'autotrasporto e committenza al tavolo nazionale Contenitori, e sfociati in prassi condivise per la regolazione delle attese-camion, per il controllo dei contenitori vuoti e di altri elementi operativi'. Secondo Tagnochetti, sono molto apprezzabili, da un lato, le ordinanze emanate dal presidente del porto della Spezia-Marina di Carrara, Mario Sommariva, che ha ben compreso la portata del problema per l'intero scalo oltretutto nei rapporti porto-città, e dall'altro dal porto di Genova che si è attrezzato per il tracciamento dell'operatività degli autoarticolati, con l'automazione in corso dei varchi portuali e la digitalizzazione documentale (anche se non sono state ancora avviate le necessarie scelte di regolazione dei servizi minimi dei terminal all'autotrasporto). Ma continua a mancare un'azione nazionale e governativa, più volte richiesta al ministero, che disciplini i tempi di attesa al carico e allo scarico, impegni gli scali alla tracciabilità delle operazioni documentali di carico e scarico e individui parametri di riferimento dei livelli di servizio ai sensi della legge 84/94 superando la visione puramente contrattualistica dei rapporti tra operatori e definendo le singole responsabilità di autotrasportatori e terminalisti, ma anche di spedizionieri e compagnie da cui spesso dipendono i via libera troppo anticipati alle partenze dei camion che causano poi i fenomeni di congestione.

The screenshot shows a news article on the website 'The Medi Telegraph'. The article title is "Autotrasporto, vanno disciplinati i tempi di carico e scarico". The text of the article is identical to the main text on the page. At the bottom of the article, there is a cookie consent banner with the following text: "Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella [cookie policy](#). Per quanto riguarda la pubblicità, noi e [terze parti](#) selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e fare una scansione attiva delle caratteristiche del dispositivo ai fini dell'identificazione, al fine di archiviare e/o accedere a informazioni su un dispositivo e trattare dati personali come i tuoi dati di utilizzo, per le seguenti [finalità pubblicitarie](#): annunci e contenuti personalizzati, valutazione degli annunci e del contenuto, osservazioni del pubblico e sviluppo di prodotti. Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello delle preferenze. Puoi acconsentire all'utilizzo di tali tecnologie utilizzando il pulsante "Accetta". Chiudendo questa informativa, continui senza accettare." There are two buttons: "Scegli e personalizza" and "Accetta".

Infrastrutture e mobilità sostenibili, risultati raggiunti e prospettive: la strategia del ministro Giovannini

di Claudio Quintano * Un' importante sintesi di oggi circa il serrato lavoro espletato nel 2021 che, impostato in una visione organica e prospettica è ricordato con le analitiche descrizioni qui indicate (<https://www.mit.gov.it/pnrr-news>) ed è a trazione diretta con gli impegni del Ministero nel 2022. Gli obiettivi strategici sono stati illustrati dal Ministro, Enrico Giovannini, durante la sua prima audizione alle Camere, il 16 marzo 2021, correlati agli interventi normativi e riforme orientati a perseguirli andati di pari passo con gli investimenti in infrastrutture e sistemi di mobilità destinati ad essere più efficaci in termini di impatto economico e sociale, più semplici in termini procedurali e, soprattutto, atti a ridurre le disuguaglianze territoriali e più sostenibili sul piano ambientale. Ciò implica che nel 2022 "verranno introdotte importanti riforme, alcune delle quali previste nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), come la revisione del Codice dei contratti pubblici e gli interventi per aumentare la competitività del sistema portuale, diminuendone l' impatto ambientale". Inoltre, è importante ed interessante la proposta di riformare il Trasporto pubblico locale (Tpl), con un disegno di innovazione normativa che incida sul piano della regolazione, della governance, della modalità di ripartizione dei fondi statali. Tale interessante documento, completo, è riportato in Appendice. Il ministro Giovannini, ha fatto bene il suoi "compiti", ha adempiuto ai suoi doveri e si è assunto le sue responsabilità, quindi, è diffusa la certezza che si prospettino bene le sue azioni future. Certo, ciò avviene nel turbinio, peraltro, creato molto tardivamente per la designazione di una figura di altissimo livello per la Presidenza della Repubblica, quasi per fare arretrare secondo molti, le possibili doverose candidature di Draghi e Mattarella, tra quelle che hanno più peso per far fronte alle crisi interne, pandemica ed economica ed a quelle internazionali di vera e propria guerra intercontinentale che stiamo o vivendo o si prospettano. Qui si staglia il lavoro già svolto nell' ambito del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MISI) in cui il Ministro Giovannini ha provveduto, e noto agli studiosi ed ai "circoli" economici e politici, e agli osservatori nazionali e soprattutto internazionali. Ciò è avvenuto nel giro di pochi mesi, per stabilire un vero e proprio "metodo" che costituisce di per sé un risultato il cui profilo è destinato a produrre i suoi positivi effetti globali utilizzando il 2022 per continuare il suo lavoro già impostato che comporti, come "precipitato" la migliore utilizzazione delle risorse del PNRR evitando fallimenti e disastri per l' Italia intera e la perdita dello smart che il Paese ha guadagnato all' interno e sul piano internazionale, nel periodo che ha coinciso col comune lavoro di Mattarella e Draghi. * già Rettore dell' Università degli studi di Napoli "Parthenope" (2010-2016) Qui di seguito alcuni articoli redatti sull' attività del (MISI). RECOVERY/ Acconto Ue, misure e pianificazione: l'



The World News

Focus

Italia ha già segnato 3 gol APPENDICE Le riforme relative alle infrastrutture e alla mobilità sostenibili: i risultati conseguiti nel 2021 e le prospettive per il 2022 Le scelte riguardanti gli investimenti in infrastrutture e sistemi di mobilità effettuate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims) sono andate di pari passo con interventi normativi e riforme destinate a renderli più efficaci in termini di impatto economico e sociale, più semplici in termini procedurali, più capaci di ridurre significativamente le disuguaglianze territoriali, più sostenibili sul piano ambientale. Anche il 2022 sarà caratterizzato da importanti riforme, alcune delle quali previste nel Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) trasmesso alla Commissione europea il 30 aprile 2021, come la revisione del Codice dei contratti pubblici e gli interventi per aumentare la competitività del sistema portuale, diminuendone l'impatto ambientale. Inoltre, il Ministero intende realizzare ulteriori riforme, tra cui quella del Trasporto Pubblico Locale (Tpl), finalizzata al miglioramento del servizio, all'aumento dell'utilizzo del trasporto pubblico, all'innovazione tecnologica e organizzativa, all'aumento di efficienza delle aziende del settore. I principali interventi normativi effettuati nel 2021 hanno riguardato le seguenti aree: - semplificazione delle procedure per i contratti pubblici relativi agli investimenti e attuazione delle normative preesistenti in tema di commissariamenti di opere "incagliate"; - inserimento nei contratti pubblici di condizionalità e premialità a favore di progetti e imprese che si impegnano a favorire l'occupazione femminile e giovanile e ad assicurare la sostenibilità ambientale; - potenziamento delle infrastrutture ferroviarie; - messa in sicurezza e sviluppo delle infrastrutture stradali e autostradali; - sviluppo del sistema della portualità e della logistica integrata - mobilità sostenibile e riforma del Codice della strada; - semplificazione della pianificazione per le infrastrutture idriche; - rigenerazione urbana e revisione della disciplina urbanistica. Alcune di queste riforme sono state inserite nel PNRR, altre sono esterne al Piano. Tutte le riforme inserite nel PNRR e previste concludersi nel 2021 sono state approvate, così come due delle quattro previste per il 2022. Infine, per rendere più efficace l'azione dello Stato in questi settori, si è proceduto alla riorganizzazione e alla trasformazione del modo di operare del Ministero. Semplificazione e miglioramento del sistema dei contratti pubblici Le iniziative di riforma previste per il settore dei contratti pubblici sono state indirizzate da un lato ad aumentare la qualità della progettazione degli interventi infrastrutturali, utilizzando le opportunità della digitalizzazione e inserendo elementi legati alla sostenibilità ambientale e sociale, e dall'altro a garantire una rapida ed efficace realizzazione delle opere pubbliche, attraverso misure di semplificazione normativa e interventi di "reingegnerizzazione" dei processi autorizzativi. Sotto quest'ultimo profilo, si è intervenuto - ove possibile - per disporre le procedure di autorizzazione delle diverse amministrazioni pubbliche deputate in parallelo, anziché in sequenza, in modo da ridurre il più possibile i tempi necessari, senza tuttavia incidere sul necessario approfondimento delle valutazioni. Semplificazione delle procedure Nel corso del 2021 sono stati molteplici e di grande impatto gli interventi sulla disciplina riguardante le modalità di progettazione ed esecuzione dei contratti pubblici, in attesa di una riforma complessiva

The World News

Focus

della materia, già prevista nel quadro del PNRR (si veda più avanti). Inoltre, sono stati adottati provvedimenti per evitare che il forte aumento delle materie prime e dei costi dei materiali per le opere pubbliche verificatisi nel 2021 mettessero a rischio l'esecuzione degli interventi previsti nel PNRR e in altri programmi di investimento. Riguardo gli investimenti previsti dal PNRR e dal Piano Nazionale Complementare (PNC), con il d.l. 77/2021 si è proceduto a una drastica semplificazione dei processi autorizzativi ed esecutivi dei progetti d'investimento. Le principali innovazioni apportate hanno riguardato i seguenti aspetti: - l'anticipazione della fase autorizzativa sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica, redatto in modo "rafforzato" secondo le linee guida emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; - l'istituzione della Commissione Tecnica PNRR-PNIEC presso il Ministero della Transizione Ecologica (Mite) e una Soprintendenza speciale del Ministero della Cultura (Mic) dedicate alle valutazioni, rispettivamente, di carattere ambientale e culturale-paesaggistico; - la possibilità di utilizzare l'appalto integrato per la progettazione e l'esecuzione delle opere; - l'utilizzo di piattaforme informatiche interoperabili per gestire le informazioni relative alle fasi di appalto e di esecuzione delle opere; - l'individuazione delle unioni di comuni, delle province, delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia quali stazioni appaltanti qualificate per la gestione delle procedure di gara finanziate con le risorse del PNRR e del PNC; - la previsione di premi per le imprese in caso il completamento dell'opera avvenga in anticipo rispetto ai tempi previsti; - la possibilità di utilizzare poteri sostitutivi con tempistiche accelerate nel caso di inerzia dei soggetti responsabili per l'attuazione. Per assicurare la realizzazione nei tempi previsti di alcune opere pubbliche del PNRR di particolare complessità o di rilevante impatto sono state introdotte misure di accelerazione e semplificazione, tra cui l'istituzione del Comitato speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, finalizzato a creare - anche attraverso l'attivazione in parallelo degli iter autorizzativi - una corsia preferenziale per la valutazione di 10 progetti infrastrutturali di grande rilievo (Allegato IV al d.l. 77/2021). Il citato d.l. 77/2021 ha introdotto numerose semplificazioni riguardanti anche i contratti pubblici per interventi non inclusi nel PNRR e nel PNC. In particolare, sono state estese le norme di semplificazione del 3 PNRR ai programmi che utilizzano i fondi strutturali europei e sono state modificate le norme riguardanti gli affidamenti sotto-soglia e i compiti dell'Autorità Nazionale Anticorruzione relativamente alla gestione e implementazione della Banca Dati Nazionale dei Contratti pubblici. Inoltre, è stato rafforzato il ruolo della partecipazione dei territori alle scelte pubbliche in materia di investimenti (d.m. del 12 novembre 2021) attraverso il cosiddetto "Dibattito Pubblico", prevedendone l'attivazione per tutte le opere caratterizzate da importi di gara superiori a una certa soglia, abbassata rispetto alla normativa precedente. L'aumento della qualità dei lavori pubblici e della tutela dei lavoratori. Particolarmente rilevanti sono le modifiche alla disciplina del subappalto (art. 49 d.l. 77/2021), tema estremamente delicato sotto molti profili. L'estensione della possibilità di subappaltare i lavori è stata accompagnata da una serie di garanzie di tutela dell'esecuzione qualitativa delle opere e del

The World News

Focus

lavoro, prevedendo che: - i subappaltatori applichino gli stessi standard qualitativi delle prestazioni richieste agli aggiudicatari; - venga garantito ai lavoratori lo stesso trattamento economico e normativo riconosciuto dal contraente principale; - sia vietato l' affidamento a terzi dell' integrale esecuzione del contratto o dell' oggetto principale dell' appalto. D' altra parte, visto che gli appalti pubblici rappresentano uno strumento molto rilevante per ridurre le disuguaglianze sociali e di genere e per accelerare il processo di transizione ecologica del sistema produttivo, sono state previste clausole sociali per favorire l' occupazione giovanile e femminile nei progetti finalizzati alla realizzazione del PNRR (d.l. 77/2021). Sotto il profilo della qualità progettuale, il decreto ministeriale 312/2021 relativo al Building Information Modeling (BIM) per la digitalizzazione della progettazione definisce nuove modalità e tempi di progressiva introduzione dei metodi e degli strumenti elettronici di modellazione negli appalti di opere pubbliche nell' edilizia e per le infrastrutture. Riguardo al ruolo e alle funzioni del responsabile del procedimento negli appalti e nelle concessioni (legge 238/2021) è stato ampliato il novero degli operatori economici a cui affidare i servizi di architettura e ingegneria, sono state introdotte ulteriori modifiche alla disciplina relativa al subappalto (eliminando l' obbligatorietà dell' indicazione della cosiddetta "terna" dei subappaltatori in fase di presentazione dell' offerta e il divieto di indicare come subappaltatore un operatore economico che ha partecipato alla gara) ed è stato meglio definito, sotto il profilo della tempistica, il procedimento di pagamento dei corrispettivi da parte delle stazioni appaltanti. Due interventi normativi di grande rilevanza hanno riguardato i meccanismi per la revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici. Visto il forte aumento delle materie prime rilevate nel corso del 2021, con il d.l. 73/2021 sono state previste compensazioni per le imprese, anche in deroga alla normativa precedente. In particolare, sulla base del decreto direttoriale dell' 11 novembre 2021, che ha rilevato l' aumento del prezzo dei diversi materiali da costruzione, gli operatori economici titolari di contratti pubblici hanno potuto chiedere alle stazioni appaltanti la compensazione per i maggiori costi sostenuti nel corso dell' anno 2021 a seguito degli aumenti dei prezzi dei materiali, potendo accedere anche alle risorse dell' apposito Fondo costituito presso il Mims con una dotazione di complessivi 200 milioni di euro. Inoltre, con il d.l. sostegni-ter è stato introdotto un nuovo meccanismo compensativo dell' aumento dei prezzi dei materiali che riguarda tutte le gare per opere pubbliche bandite entro dicembre 2023. Nel caso in cui durante l' esecuzione di un contratto si verifichi una variazione dei prezzi dei materiali, in aumento o in diminuzione, superiore al 5% rispetto all' anno precedente (in precedenza era il 10%), le imprese riceveranno adeguate compensazioni per i maggiori costi sostenuti. Inoltre, è previsto l' obbligo per le stazioni appaltanti di indicare nel bando di gara le modalità di adeguamento dei costi di esecuzione, mentre per la definizione 4 dei prezzi usati per determinare le basi d' asta e le variazioni dei prezzi dei materiali è previsto un ruolo centrale dell' Istat per migliorare la qualità di informazioni così importanti per il funzionamento del sistema dei contratti pubblici. Al fine di migliorare la qualità delle opere pubbliche anche nell'

The World News

Focus

ottica della sostenibilità ambientale e sociale, le nuove linee guida relative al progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) per le opere PNRR e PNC, pubblicate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a fine luglio del 2021, hanno dettagliato in modo approfondito i contenuti del PFTE posto a base di gara, richiedendo un importante sforzo di progettazione e valutazione soprattutto a livello ambientale, con l'introduzione della "relazione di sostenibilità". A tale proposito, va richiamata anche la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 dicembre 2021 contenente le nuove regole da adottare per gli investimenti programmati dal Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), i quali dovranno essere finalizzati all'attuazione dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile e coerenti con le regole europee sugli investimenti verdi. Nel corso del 2021 il Ministero ha elaborato una proposta di riforma dell'impianto di programmazione delle opere pubbliche (già sperimentata nell'Allegato infrastrutture al DEF del 2021) basato su valutazioni di impatto degli investimenti in base a criteri economici, sociali e ambientali, sintetizzate attraverso un sistema di scoring che aiuti l'autorità politica ad assumere decisioni informate sui singoli progetti d'investimento. La necessità di adeguare il settore dei contratti pubblici all'evoluzione della giurisprudenza europea e nazionale e l'esigenza di innovare la disciplina esistente - in attuazione di una delle riforme prevista dal PNRR - ha portato all'approvazione di un disegno di legge delega concernente principi e criteri direttivi della nuova normativa sui contratti pubblici (A.S. 2330), tra i quali quelli di semplificazione, tutela della legalità, digitalizzazione delle procedure e rispetto della sostenibilità. L'approvazione della legge delega per la revisione del Codice dei contratti dovrà avvenire entro giugno 2022, mentre l'emanazione dei decreti delegati dovrà essere completata entro il primo trimestre del 2023. Ovviamente, molte delle innovazioni descritte in precedenza verranno inserite nelle nuove regole definite in attuazione della legge delega. Infine, allo scopo di ridurre le disuguaglianze territoriali, è stato definito il percorso che porterà all'allocazione del "Fondo perequativo infrastrutturale" (4,6 miliardi di euro per gli anni 2022-2033) sulla base della ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché dell'estensione delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e idriche (d.l. 121/2021). Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie L'ingente investimento nelle infrastrutture ferroviarie (circa 121 miliardi di euro sull'arco temporale 2021-2036) programmato grazie ai fondi del PNRR, del PNC e ai fondi nazionali sarà decisivo per aumentare le interconnessioni tra le aree del nostro Paese e consentire un forte spostamento del trasporto passeggeri e merci dalla gomma al ferro (shift modale), nell'ottica della riduzione dell'impatto ambientale della mobilità. Per rendere più efficiente e rapido il processo di programmazione degli interventi ferroviari e di finanziamento di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) sono state definite e realizzate alcune riforme, previste dal PNRR. In particolare, si è proceduto alla: - semplificazione e alla velocizzazione dell'iter approvativo del Contratto di Programma RFI, con una riduzione dei tempi di definizione dell'atto da una media di 2 anni a 8 mesi (d.l. 152/2021). La riforma

The World News

Focus

ha comportato l'eliminazione di passaggi burocratici che appesantivano e allungavano notevolmente il processo, nonché una valorizzazione del ruolo del Parlamento nella definizione delle linee strategiche degli investimenti per la mobilità ferroviaria e nel controllo dell'azione del Governo. Coerentemente con la nuova procedura prevista dalla riforma, a dicembre 2021 il Governo ha elaborato e trasmesso alle Camere il "Documento strategico sulla mobilità ferroviaria di passeggeri 1 Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio e risorse del Contratto di Programma RFI stanziato sul capitolo di bilancio del MEF. 5 e merci", previsto dalla nuova normativa come base del processo di definizione del Contratto di programma 2022-2026; - accelerazione del processo di aggiornamento 2020-2021 del Contratto di programma RFI 2017- 2021 (d.l. 73/2021), che ha previsto l'assegnazione di ulteriori risorse per un valore di circa 31,7 miliardi di euro e ha recepito i progetti e i finanziamenti del PNRR, del PNC e dell'allegato infrastrutture al DEF, contrattualizzando in un unico atto tutti gli investimenti da avviare e quelli per dare continuità alle opere in corso; - velocizzazione dei processi di approvazione dei progetti ferroviari (d.l. 152/2021), attraverso l'estensione delle misure di accelerazione già utilizzate per le opere prioritarie del PNRR a tutte le opere ferroviarie, comprese quelle finanziate con i fondi ordinari e i fondi strutturali europei, consentendo così una riduzione dei tempi autorizzativi da 11 mesi a 6 mesi; - definizione delle "Linee guida operative per valutare ex-ante le proposte d'investimento per il settore ferroviario" (d.m. 496/2021), che rappresentano un 'manuale' per la definizione e la valutazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica delle opere ferroviarie, anche nell'ottica della sostenibilità e della resilienza; - revisione dei corridoi europei della Rete TEN-T, approvata dalla Commissione europea il 14 dicembre 2021, grazie alla quale il porto di Civitavecchia è stato inserito tra quelli core, il corridoio Baltico-Adriatico è stato esteso fino a Bari, la tratta ferroviaria Ancona-Foggia (la cosiddetta "Adriatica") è stata inserita nella rete extended core e la parte mancante della sezione Jonica in quella comprehensive. Tali modifiche consentiranno all'Italia di beneficiare di ingenti finanziamenti europei a integrazione di quelli nazionali. Messa in sicurezza e sviluppo delle infrastrutture stradali e autostradali Gli interventi di riforma riguardanti le infrastrutture stradali sono stati mirati in primo luogo ad assicurare la manutenzione sistematica del patrimonio infrastrutturale esistente, resa possibile dai consistenti investimenti previsti con la Legge di Bilancio e il Fondo Sviluppo e Coesione (43 miliardi di euro² nell'arco temporale 2021-2036), anche al fine di ridurre i rischi derivanti dall'obsolescenza delle opere d'arte, da eventi sismici e da possibili disastri naturali. In particolare, come previsto dal PNRR: - le "Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti e delle gallerie esistenti" sono state estese alla rete viaria degli Enti locali (d.m. 493/2021), assicurando finalmente una omogeneità di classificazione, gestione del rischio e di valutazione della sicurezza su tutta la rete stradale e autostradale nazionale, e definendo i termini per effettuare le attività di verifica da parte degli enti gestori; - è stato accelerato il processo

The World News

Focus

di trasferimento degli obblighi manutentivi delle opere d' arte dei sovrappassi e sottopassi interferenti con le strade principali a soggetti maggiormente in grado di pianificare e mantenere le infrastrutture, come l' ANAS e le società concessionarie autostradali (d.m. 485/2021). Per migliorare la sicurezza, il controllo e la manutenzione sulle opere stradali è stata rafforzata l' operatività dell' Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) (d.l. 121/2021). In particolare, sono state: avviate le attività ispettive sulle infrastrutture e sui gestori; definite le Linee Guida per i sistemi di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali; trasferite all' Agenzia la "Commissione permanente per le gallerie" (l' autorità amministrativa che approva i progetti per la loro messa a servizio) e le funzioni esercitate dagli uffici che controllano i trasporti a impianti fissi (funivie, ecc.); definite le procedure sanzionatorie per i soggetti inadempienti; avviate le procedure per l' assunzione di 275 unità di personale e l' affitto della nuova sede dell' Agenzia. Inoltre, sono 2 Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio. 6 state chiarite le modalità di interazione tra Agenzia e Ministero, con la definizione del Piano annuale di attività dell' Agenzia. Parallelamente, allo scopo di potenziare le capacità dell' ANAS di progettare e realizzare interventi di sviluppo e manutenzione della rete stradale nazionale si è intervenuti per: - aumentare le risorse umane a disposizione della società per la progettazione e la realizzazione degli interventi, con l' assunzione di 370 esperti (d.l. 73/2021); - definire un nuovo assetto societario, allo scopo di chiarire i compiti della società riguardo alla gestione delle strade statali e delle autostrade statali non a pedaggio, separando anche sotto il profilo contabile detta attività, svolta sulla base di diritti esclusivi, da quella effettuabile come operatore di mercato. Inoltre, con il d.l. n. 121/2021 è stata creata una nuova società, a totale partecipazione pubblica, per svolgere l' attività di gestione delle autostrade statali a pedaggio secondo il modello dell' in house providing . Grande attenzione è stata posta alle concessioni autostradali, sia per assicurare gli investimenti da parte dei privati per il rafforzamento della sicurezza delle infrastrutture, mirando a non aumentare i costi per i cittadini, sia per individuare le modalità di aggiornamento e revisione delle concessioni. In particolare, si è intervenuti sul piano normativo per facilitare gli investimenti lungamente attesi sull' autostrada Tirrenica, l' autostrada del Brennero, le autostrade Venete e il collegamento Roma-Latina-Valmontone. Si è poi intervenuti con norme finalizzate a introdurre nel sistema autostradale strumenti tecnologici per le smart roads e accelerare l' installazione di punti di ricarica per i veicoli elettrici da parte dei concessionari. Infine, si è provveduto a definire la procedura di grave inadempimento avviata nei confronti di ASPI a seguito del crollo del "Ponte Morandi" di Genova attraverso la sottoscrizione di un apposito accordo transattivo. È stata istituita una Commissione con il compito di effettuare un' organica attività di analisi e ricognizione dello stato del sistema delle concessioni autostradali al fine di valutare possibili interventi di miglioramento. La Commissione, presieduta dal prof. Bernardo

The World News

Focus

Giorgio Mattarella, dovrà, tra l' altro, verificare, alla luce di considerazioni giuridico-economiche e della vetustà di alcune delle autostrade in esercizio, la sostenibilità economico-finanziaria del modello concessorio, individuare clausole convenzionali atte a garantire una maggior tutela dell' interesse e della finanza pubblica, stabilire il livello di qualità minimo da garantire all' utenza finale in tutte le tratte autostradali. Sviluppo del sistema della portualità e della logistica integrata Al fine di massimizzare i benefici derivanti dai significativi investimenti europei e nazionali previsti per i porti italiani (circa 5,9 miliardi di euro³ nell' arco temporale 2021-2036), anche nell' ottica della sostenibilità ambientale, sono stati realizzati interventi di riforma, attesi da anni, volti ad aumentare la dinamicità e la competitività del sistema portuale italiano. In particolare, nell' ambito del PNRR si è proceduto a: - semplificare il processo di pianificazione strategica delle Autorità di Sistema Portuale (d.l. 121/2021), chiarendo le competenze di queste ultime e degli enti territoriali nello sviluppo delle aree destinate all' attività portuale. In particolare, sono stati definiti i contenuti necessari e le procedure accelerate di approvazione dei documenti di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali (PRP); - garantire un' aggiudicazione maggiormente competitiva delle concessioni nelle aree portuali. L' art. 3 del d.d.l. concorrenza (AS 2469) prevede l' obbligo per le autorità portuali di affidare le concessioni relative all' espletamento delle operazioni portuali previa determinazione dei relativi canoni, sulla base di procedure a evidenza pubblica, con pubblicazione di un avviso che dovrà definire i requisiti 3 Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio. 7 soggettivi di partecipazione e i criteri di selezione delle domande, nonché la durata massima delle concessioni. Inoltre, entro giugno del 2022 è prevista, sempre nell' ambito del PNRR, la semplificazione dei processi autorizzativi per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alla fornitura di energia elettrica da terra alle navi durante la fase di ormeggio (Cold Ironing), grazie alla quale sarà possibile realizzare gli investimenti previsti nel Piano (circa 700 milioni di euro). È stato definito il regolamento di funzionamento della Conferenza dei presidenti delle Autorità portuali, che si è riunita regolarmente per affrontare le diverse problematiche esistenti e avviare nuovi progetti. Tra le iniziative intraprese si segnalano: la predisposizione della riforma, poi approvata, della pianificazione strategica portuale; le attività legate al lavoro femminile, attraverso il Patto sottoscritto da **Assoport** per valorizzare le attività svolte dalle lavoratrici e definire politiche aziendali orientate in tale direzione; il lavoro per intraprendere misure congiunte tra le diverse Autorità per favorire la sostenibilità ambientale del sistema portuale. Al fine di semplificare le attività degli operatori del settore logistico e favorire l' intermodalità: - sono state ridefinite le caratteristiche del contratto di spedizione previste dal Codice Civile (d.l. 152/2021) allo scopo di adeguarlo alla realtà odierna, aumentare la trasparenza dei rapporti tra le aziende coinvolte nelle operazioni di spedizione e ridurre i rischi di conflittualità tra di esse a seguito di differente interpretazione del contratto; - è stato istituito lo Sportello

The World News

Focus

Unico doganale e dei controlli (SUDOCO) (d.P.R. 235/2021) per semplificare, velocizzare e rendere trasparenti le procedure per i controlli delle merci in entrata e in uscita dall' Italia e aumentare la competitività della rete logistica nazionale. I servizi messi a disposizione dal portale offrono agli operatori economici un' interfaccia unica per l' attivazione dei procedimenti e dei controlli necessari all' entrata e all' uscita delle merci nel e dal territorio nazionale, la tracciabilità dello stato di avanzamento dei controlli e la verifica dell' avvenuta conclusione dei procedimenti; - a fronte dei ritardi accumulati negli anni nel processo di sviluppo della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN), il compito di realizzarla è stato ricondotto alla società in house del Ministero R.A.M. (d.l. 152/2021), così da accelerare il processo di realizzazione della Piattaforma finalizzata a favorire e monitorare i processi logistici e del trasporto delle merci, migliorare l' interconnessione dei nodi di interscambio modale e fornire servizi agli operatori della logistica; - è stata resa operativa l' interfaccia unica marittima (d.l. 121/2021), attuando il regolamento UE che ha istituito l' European Maritime Single Window environment (EMSWe), al fine di garantire la possibilità che le informazioni correlate agli obblighi di dichiarazione possano essere fornite in formato elettronico e soltanto una volta per ogni scalo in un porto dell' Unione. Detto sistema consiste di una rete di piattaforme uniche marittime nazionali dotate di interfacce armonizzate delle dichiarazioni e comprende gli scambi di dati, nonché i servizi comuni per la gestione del registro degli utenti e dell' accesso, l' indirizzamento, l' identificazione delle navi, i codici dei siti e le informazioni sulle merci pericolose e inquinanti; - sono stati sviluppati progetti relativi alla realizzazione dello Sportello unico Amministrativo (SUA) che consentirà la digitalizzazione dei procedimenti amministrativi delle Autorità portuali e la semplificazione delle procedure per le imprese con un unico interlocutore per tutte le pratiche burocratiche. Per quanto concerne il trasporto marittimo grande eco mediatica ha avuto l' intervento sul divieto di transito delle grandi navi nella laguna di Venezia (d.l. 103/2021), le quali dovranno ormeggiare in altri porti fino a quando le banchine dell' approdo provvisorio di Porto Marghera non saranno ultimate (in vista della soluzione definitiva del porto offshore). Al contempo, sono state previste misure compensative di natura anche economica in favore degli operatori economici del settore colpiti da detto divieto ed è stata disposta la nomina del Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale quale commissario straordinario. Questa decisione fa parte degli interventi decisi dal Governo per la protezione di Venezia, quali il completamento del Mose, la realizzazione delle opere di mitigazione ambientale, il miglioramento delle condizioni del porto di Marghera, il collegamento ferroviario con l' aeroporto. Per ciò che concerne l' autotrasporto, accanto agli incentivi per l' acquisto di mezzi meno inquinanti per complessivi 100 milioni di euro, si è intervenuti per migliorare la sicurezza del settore attraverso le modifiche al Codice della strada relative ai trasporti eccezionali (d.l. 146/2021), prevedendo l' adozione entro il 30 aprile 2022 di apposite linee guida finalizzate ad assicurare l' omogeneità della classificazione e gestione del rischio, nonché della valutazione della compatibilità dei trasporti in condizioni di eccezionalità con la conservazione

The World News

Focus

delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione, da osservarsi ai fini del rilascio della necessaria autorizzazione. Inoltre, per fronteggiare l' endemica carenza del personale degli autotrasportatori, sono state intraprese misure per rafforzare la formazione e la qualificazione dei conducenti (d.l. 121/2021), con un contributo statale per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente e prevedendo la possibilità di affiancamento dei soggetti di nuova formazione durante la guida del mezzo. Infine, per semplificare le procedure di revisione dei camion, è stato ampliato il novero dei soggetti titolati a svolgere i controlli sui mezzi, comprendendo anche officine private. Mobilità sostenibile e riforma del Codice della strada Accanto a interventi volti a sostenere il Tpl nel contesto dell' emergenza sanitaria e a ingenti investimenti a valere sul PNRR, sul PNC e su altri fondi, come quelli previsti dalla recente Legge di bilancio, sono state assunte iniziative volte alla riforma del settore. Parallelamente, sono state introdotte modifiche del Codice della strada per aumentare la sicurezza e migliorare la mobilità, incrementando le sanzioni per comportamenti scorretti. Trasporto pubblico locale e mobilità sostenibile Per il settore del trasporto pubblico locale è essenziale che i nuovi ingenti finanziamenti previsti (per un totale di 32 miliardi di euro4 nell' arco temporale 2021-2036) siano accompagnati da misure di riforma del sistema. A questo proposito si sono conclusi i lavori della Commissione sulla riforma del Tpl. Sulla base delle raccomandazioni formulate e di ulteriori analisi, il Ministero ha elaborato una proposta che verrà presentata a febbraio per intervenire sui diversi aspetti del problema, anche alla luce dell' aumento - previsto dalla recente Legge di Bilancio - del fondo ordinario attraverso il quale lo Stato finanzia le Regioni, cui spetta il compito di programmare e svolgere i servizi di trasporto. È stata definita una roadmap per l' eliminazione dei veicoli più inquinanti utilizzati per il Tpl e la loro sostituzione con mezzi a basso impatto ambientale. In particolare, è stata proibita progressivamente la circolazione dei mezzi Euro 1, Euro 2 ed Euro 3, prevedendo incentivi pubblici per l' acquisto di nuovi autobus (d.l. 121/2021), mentre con la Legge di Bilancio 2022 è stato creato un fondo ad hoc per lo sviluppo della mobilità sostenibile e la decarbonizzazione del sistema dei trasporti. È stata chiarita e rafforzata la funzione dei mobility manager delle imprese e delle pubbliche amministrazioni dei Comuni con oltre 50.000 abitanti (d.m. Mite-Mims 179/2021 e Linee guida del 4 agosto 2021), allo scopo di rendere più flessibili gli orari di ingresso e uscita dal posto di lavoro per alleggerire la pressione sulla viabilità e sul Tpl, grazie alla redazione di piani per l' organizzazione degli spostamenti dei dipendenti. Modifiche al Codice della strada Con il d.l. 121/2021 sono state introdotte nuove norme riguardanti: 4 Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio. 9 - il divieto dell' uso di tablet durante la guida; - il raddoppio delle multe per chi parcheggia senza avere il contrassegno nelle aree riservate ai veicoli delle persone disabili (a favore delle quali si ricorda anche l' introduzione della piattaforma CUDE, per consentire l' accesso semplificato alle ZTL di comuni diversi da quello di residenza) o su aree dedicate ad altre finalità; - la possibilità

The World News

Focus

che i sindaci possano disporre parcheggi riservati per le donne in gravidanza e i genitori con figli di età non superiore a due anni, per il parcheggio di veicoli elettrici, mezzi adibiti al carico e scarico delle merci a determinati orari e adibiti al trasporto scolastico; - l' aumento della sicurezza dei pedoni che attraversano una strada priva di semafori, introducendo più puntualmente obblighi di cautela per gli automobilisti; - il raddoppio delle sanzioni per chi getta rifiuti o altri oggetti dal finestrino dell' auto in sosta o in movimento; - il divieto di pubblicità su strade e veicoli con contenuto sessista o che proponga messaggi violenti o discriminatori; - l' estensione a un anno della validità del 'foglio rosa' e la possibilità di effettuare la prova pratica di guida per tre volte, anziché due; - l' uso degli strumenti telematici per ricorrere al prefetto per atti di contestazione di infrazioni del codice della strada; - la circolazione e il parcheggio dei monopattini elettrici con l' obiettivo di aumentarne la sicurezza e favorirne il corretto uso, senza scoraggiare il ricorso a questa forma di mobilità dolce diventata sempre più diffusa soprattutto nei grandi centri urbani a seguito della pandemia, come la riduzione del limite di velocità da 25 a 20Km/h e la confisca del mezzo per chi circola con un monopattino manomesso, il divieto di circolare sui marciapiedi e di parcheggiare sui marciapiedi al di fuori delle aree individuate dai Comuni, l' obbligo per i noleggiatori di monopattini elettrici di acquisire la foto al termine di ogni noleggio per verificarne la posizione sulla strada. Inoltre, da luglio 2022 i nuovi monopattini devono essere provvisti di segnalatore acustico e di un regolatore di velocità, mentre quelli già in circolazione prima di questo termine devono adeguarsi entro il primo gennaio 2024. Semplificazione della pianificazione per le infrastrutture idriche Anche questo settore sarà interessato da ingenti investimenti nei prossimi anni grazie al PNRR, al PNC e ai fondi previsti dalla recente Legge di Bilancio (circa 5 miliardi di euro5 per il periodo 2021-2036), cui si aggiungeranno quelle programmate nell' ambito dei programmi a valere sui fondi strutturali europei e del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027. In vista dell' attuazione dei piani di investimento, da realizzare anche nell' ottica dell' adattamento al cambiamento climatico, il Ministero, nell' ambito del PNRR, è intervenuto per semplificare le procedure della pianificazione nazionali e rafforzare la governance del settore, che vede un ruolo centrale delle Regioni (d.l. 121/2021). La riforma riguarda, in particolare, la normativa del Piano Nazionale per gli interventi nel settore idrico, al fine di rendere questo atto di programmazione lo strumento centrale di finanziamento pubblico per gli investimenti in questo settore. Sono state unificate le risorse economiche relative alle infrastrutture di approvvigionamento idrico previste dal Piano e semplificate le procedure, sia per quello che riguarda la sua formazione e aggiornamento, sia per ciò che concerne la rendicontazione e monitoraggio degli investimenti 5 Nuove risorse PNRR e PNC, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-20 e anticipazione 2021-27, fondi ordinari di competenza MIMS compresa la nuova Legge di Bilancio. 10 finanziati. Si è infine intervenuti per fornire misure di sostegno e di accompagnamento per gli organismi esecutivi meno in grado di effettuare investimenti relativi agli appalti entro i tempi previsti. Urbanistica e politiche per la rigenerazione urbana apprapr Nel corso del 2021 il Ministero ha lavorato con la competente commissione

The World News

Focus

del Senato per la definizione di una legge sulla rigenerazione urbana. La proposta legislativa è finalizzata a fornire il primo quadro ordinamentale multi-livello di principi generali e incentivi volti a favorire le trasformazioni urbanistiche ed edilizie che comportino un miglioramento del contesto urbano dal punto di vista sociale, ambientale e culturale, in alternativa strategica al consumo di suolo. Attraverso il rafforzamento della governance e della programmazione degli interventi, l'obiettivo della legge è quello di consentire interventi di demolizione e ricostruzione, finanziati con investimenti pubblici e privati, che producano effetti positivi in termini di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico, ma anche di servizi alle persone e inclusione sociale, e beneficino di semplificazioni amministrative, sgravi fiscali e fondi stanziati ad hoc. Inoltre, è stata avviata la Commissione per la riforma della normativa in materia di pianificazione del territorio, standard urbanistici e in materia edilizia. La Commissione avrà il compito di provvedere alla elaborazione di uno o più schemi di provvedimento finalizzati alla riforma organica dei principi della legislazione statale nonché al riordino e alla modifica delle disposizioni contenute nel Testo unico dell'edilizia, con l'obiettivo di innovare, ridare coerenza e semplificare una normativa ormai risalente a molti anni fa, tenendo conto del contributo del settore al raggiungimento degli obiettivi internazionali ed europei di sviluppo sostenibile. Le proposte dovranno essere avanzate entro maggio del 2022. Il primo intervento riformatore ha riguardato il cambio di denominazione del Ministero in "Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili" (MIMS), cui sono seguiti gli interventi di riorganizzazione delle strutture ministeriali, la costituzione del Centro per l'Innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI) e di comitati trasversali su tematiche strategiche (in particolare, PNRR e transizione ecologica delle infrastrutture e della mobilità), la creazione della Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, con la partecipazione di oltre 50 soggetti della società civile, il potenziamento della Struttura tecnica di missione, la costituzione dell'Unità di missione per il monitoraggio dell'attuazione del PNRR e la predisposizione di un sistema di monitoraggio informatico, utilizzabile anche per interventi non compresi nel PNRR/PNC. Da evidenziare è anche l'attribuzione all'ex Dipartimento per le opere pubbliche di una specifica competenza sulle politiche urbane. Per definire strategie di intervento su tematiche di grande respiro, sono state istituite commissioni di studio su: l'impatto della crisi climatica sulle infrastrutture e sui sistemi a rete; le opportunità di mobilitazione della finanza privata per la realizzazione di infrastrutture sostenibili; le prospettive del sistema delle concessioni autostradali; lo sviluppo del Piano generale dei trasporti e della logistica.