ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

mercoledì, 29 luglio 2020

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
mercoledì, 29 luglio 2020

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE



Prime Pagine

29/07/2020 **Corriere della Sera** 9
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **Il Fatto Quotidiano** 10
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **Il Foglio** 11
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **Il Giornale** 12
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **Il Giorno** 13
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **Il Manifesto** 14
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **Il Mattino** 15
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **Il Messaggero** 16
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **Il Resto del Carlino** 17
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **Il Secolo XIX** 18
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **Il Sole 24 Ore** 19
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **Il Tempo** 20
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **Italia Oggi** 21
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **La Nazione** 22
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **La Repubblica** 23
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **La Stampa** 24
Prima pagina del 29/07/2020

29/07/2020 **MF** 25
Prima pagina del 29/07/2020

Primo Piano

28/07/2020 **Messaggero Marittimo** *Vezio Benetti* 26
Assoporti: modificare norme sui dragaggi

28/07/2020 **FerPress** 27
Assoporti: intervento nel dl semplificazioni per modificare la normativa sui dragaggi nei porti

28/07/2020 **Informazioni Marittime** 28
Assoporti al Senato: "Dobbiamo semplificare i dragaggi"

28/07/2020 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 29
Necessario modificare la normativa sui dragaggi nei porti

28/07/2020 **Sea Reporter** 30
Dragaggi nei porti, Assoporti chiede un intervento nel DL semplificazioni

28/07/2020 **Ship Mag** 31
DL Semplificazioni, Assoporti: "Modificare la normativa sui dragaggi"

28/07/2020 **Shipping Italy** 32
Emendamento Assoporti al Dl Semplificazioni per accelerare i dragaggi

29/07/2020 **La Gazzetta Marittima** 33
Dogana e Assoporti: accordo per il rilancio

28/07/2020 **Informare** 34
Decreto Semplificazioni, Assarmatori chiede aiuti urgenti per il settore dei traghetti e il cabotaggio

Trieste

29/07/2020 **Il Gazzettino (ed. Udine)** Pagina 26 *ANTONELLA LANFRIT* 36
Regione, in bilancio un assestamento che vale 40 milioni

29/07/2020 **Il Piccolo** Pagina 19 38
Impianto in Porto vecchio, Dipiazza promette velocità «Prima risposta in agosto»

28/07/2020 **Meteo Web** *DA FILOMENA FOTIA* 39
Meteo e clima: i Saildrone concludono nel Golfo di Trieste la missione internazionale Atl2Med [FOTO]

28/07/2020 **Informatore Navale** 43
I Saildrone, mezzi ecologici a impatto zero, cocludono la missione internazionale Atl2Med: 274 giorni di navigazione per studiare gli oceani

28/07/2020 **Il Nautilus** *SCRITTO DA REDAZIONE* 45
Due Saildrone per studiare gli oceani

Venezia

29/07/2020 **Corriere del Veneto** Pagina 9 *Alberto Zorzi* 47
Mose, tre chiusure totali prima dell' autunno Sub per togliere la sabbia

29/07/2020 **La Gazzetta Marittima** 48
Comitato di Gestione bis per l' AdSP di Venezia

28/07/2020 **Sea Reporter** 49
ALIS, a Manduria trasporto e turismo sostenibile per la ripartenza dell' italia e del mezzogiorno

Savona, Vado

29/07/2020 **Il Secolo XIX (ed. Savona)** Pagina 21 51
Uil: 'Nei porti dipendenti in cassa ma si usano lavoratori interinali[a]

28/07/2020 **Savona News** 52
Porto Savona-Vado, Uiltrasporti: "Vengono usati lavoratori cooperativa quando i terminalisti sono in cassa integrazione Covid. Chiederemo intervento dell' Autorità Portuale"

28/07/2020 **Il Vostro Giornale** 53
Porto Savona-Vado, Uiltrasporti: "Lavoratori dei terminal in cassa integrazione ma 'sostituiti' da altri"

Genova, Voltri

29/07/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 13 54
Trasporti, il conto del virus: traffico merci giù del 25%

28/07/2020 **Ship Mag** 55
Porto di Genova: traffici in calo del -27,2% a giugno. Savona-Vado si ferma a -9,3%

29/07/2020 **La Gazzetta Marittima** 56
Piattaforma logistica combinata PSA/GIP: Genova potenzia e punta all' eccellenza

28/07/2020 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 57
Anche San Cataldo ha scelto Milos

28/07/2020 **panorama.it** 58
«Non usiamo i mezzi pubblici, al mio Nautico si viene in bicicletta (e si fa lezione anche sul piazzale)»

La Spezia

29/07/2020 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 17 60
Mirabello, primo porto di lusso in Italia Conseguita la certificazione del Rina

28/07/2020 **Citta della Spezia** 62
Si cede un pezzo di arsenale per acquario e crociere. Ma a Taranto

Ravenna

29/07/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 43 63
Legambiente, dice no al Gnl

28/07/2020 **Ravenna Today** 64
Legambiente contro il deposito di gas gnl: "Preoccupati per il traffico navi nel porto canale"

28/07/2020 **RavennaNotizie.it** 65
Deposito GNL a Marina di Ravenna: l' impianto continua a non convincere Legambiente

28/07/2020 **ravennawebtv.it** 66
Deposito GNL a Marina di Ravenna: l' impianto continua a non convincere Legambiente

28/07/2020 **ravennawebtv.it** 67
Moro di Venezia: per il Partito Repubblicano la sua collocazione ideale è in acqua, attraverso la realizzazione di un' apposita struttura in Darsena

Livorno

28/07/2020 **AudioPress** 68
Livorno, porto del futuro: logistica, efficienza e sostenibilità con tecnologie 5G

28/07/2020 **Msn** 71
Livorno, porto del futuro: logistica, efficienza e sostenibilità con tecnologie 5G

28/07/2020 **Primo Piano 24** *PUBBLICATO DA* 74
Livorno, porto del futuro: logistica, efficienza e sostenibilità con tecnologie 5G

28/07/2020 **Messaggero Marittimo** *Vezio Benetti* 75
Livorno: traffico in calo come in tutti i porti italiani

Piombino, Isola d' Elba

29/07/2020 **Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)** Pagina 11 76
«Entro Ferragosto iniziamo a recuperare le ecoballe»

29/07/2020 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 35 78
Ecoballe, domani si decide Ecco come sarà il recupero

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

28/07/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 79
Il porto di Ancona in trasformazione

28/07/2020 **Ancona Today**
Viabilità porto, Confartigianato: «Velocizzare le opere, specialmente in via Mattei» 80

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/07/2020 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 35
Navi fumose in porto «E' urgente intervenire» 81

29/07/2020 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 37
Porticciolo, ultimatum del Comune alla società 82

Napoli

29/07/2020 **Corriere del Mezzogiorno** Pagina 3 *Claudia Catuogno*
Isole, il prefetto ai sindaci: ora controlli rigorosi ai porti 83

28/07/2020 **Ildenaro.it**
Napoli, collegamenti con le isole, vertice in Prefettura: allo studio misure per evitare assembramenti 84

29/07/2020 **Il Mattino (ed. Napoli)** Pagina 25
Controlli solo nei week-end I volontari: «Senza poteri» 85

28/07/2020 **Informazioni Marittime**
Naples Shipping Week 2020, Masucci: "Più forti del Covid-19" 87

Salerno

29/07/2020 **Il Mattino (ed. Salerno)** Pagina 26 *Diletta Turco*
«Porto ostaggio dei burocrati così è a rischio l'occupazione» 88

29/07/2020 **Il Mattino (ed. Salerno)** Pagina 26
Traghetti e crociere azzerati il buco nero dell' economia blu spariti 35mila turisti in sei mesi 90

Bari

29/07/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 26
Fronte del porto contro il cemento 92

Brindisi

29/07/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 33
Rossi: «Opere portuali ferme da 20 anni, non per il Comune» 93

29/07/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 33
«Interrompere i conflitti e riprendere il dialogo per l' immediato sviluppo» 94

29/07/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 8 *FRANCESCO RIBEZZO PICCININ*
«Se fosse realizzato, quel molo verrebbe subito sequestrato» 95

29/07/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 8
Il collegamento ro-ro raddoppia «Ma non ci sono ormeggi sicuri» 97

29/07/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 9
«Con le boe tempi più stretti Ma il comandante disse no» 98

29/07/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 9
Il centrosinistra è critico con Rossi «Si riprenda una sana collaborazione» 100

28/07/2020 **Brindisi Report** 101
Porto, Rossi: "Opere ferme da 20 anni, la colpa non è del Comune"

28/07/2020 **Brindisi Report** *PASQUALE COLELLI* 102
Fronte del Porto, pontile a briccole: un caso tutto brindisino

28/07/2020 **Il Nautilus** *SCRITTO DA REDAZIONE* 104
Porto di Brindisi: obiettivi prioritari

Taranto

29/07/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 7 105
Taranto, la stazione di Mar Grande Il Cipe stanzia 79 milioni di euro

29/07/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 39 106
Dal Cipe 79 milioni per la stazione navale

29/07/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 9 108
Ampliamento Stazione navale, ok dal Cipe

29/07/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 9 109
Un' altra nave arriverà oggi al Porto di Taranto.

28/07/2020 **Ship Mag** 110
Circle fornirà Milos al terminal Scct di Taranto

28/07/2020 **Shipping Italy** 111
San Cataldo Container Terminal si è affidato a Milos

28/07/2020 **FerPress** 112
CIRCLE Group: anche San Cataldo Container Terminal sfrutterà tutti i vantaggi della piattaforma Milos®

28/07/2020 **Msn** 113
Marina militare di Taranto, via libera al progetto di ampliamento

28/07/2020 **ilsole24ore.com** 114
Marina militare di Taranto, via libera al progetto di ampliamento

28/07/2020 **L'Agone** 115
Le bonifiche "invisibili" di Taranto: spesi 60 milioni in studi e progetti, ma per la città non sono serviti. "Abbiamo bisogno di tempo"

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

29/07/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 27 117
Lavoratori licenziati nell' Agenzia? Il ministero apre a una soluzione

29/07/2020 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 20 118
Arrivano spiragli di luce dal Mit

28/07/2020 **Ansa** 119
Autorità Gioia Tauro, dal Mit apertura sul futuro degli ex portuali

28/07/2020 **FerPress** 120
Gioia Tauro: incontro al MIT per soluzione a iscrizione lavoratori licenziati dalle aziende ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nella Port Agency

28/07/2020 **giornaledicalabria.it** 121
Autorità Gioia Tauro, dal Mit apertura sul futuro degli ex portuali

28/07/2020 **Il Dispaccio** 122
Il Ministero apre alla svolta: i lavoratori licenziati verso l' iscrizione nella Gioia Tauro Port Agency?

28/07/2020 **Il Dispaccio** 123
Gioia Tauro (RC), Auddino (M5S): "Giusto inserimento lavoratori licenziati nella Port Agency"

28/07/2020 **Informare** 124
Incontro al MIT per trovare una soluzione all' iscrizione nella Port Agency dei lavoratori del porto di Gioia Tauro licenziati

28/07/2020 **LaC News 24** 125
Autorità portuale di Gioia Tauro: «Apertura del Mit sul futuro dei lavoratori licenziati»

28/07/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 126
Iscrizione lavoratori nella Gioia Tauro Port Agency

28/07/2020 **Nuova Cosenza** 127
Apertura Ministero Trasporti su futuro ex portuali Gioia Tauro

28/07/2020 **Ship Mag** 128
MIT e Authority in campo per i lavoratori licenziati della Gioia Tauro Port Agency

Olbia Golfo Aranci

29/07/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 16 129
Grimaldi raddoppia i collegamenti

29/07/2020 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 20 130
Grimaldi Lines, dal 31 luglio raddoppiati i collegamenti Civitavecchia -Olbia

28/07/2020 **Corriere Marittimo** 131
Grimaldi Lines raddoppia la linea Civitavecchia-Olbia, due partenze al giorno

28/07/2020 **Informatore Navale** 132
GRIMALDI LINES: RADDOPPIA IL COLLEGAMENTO MARITTIMO CIVITAVECCHIA-OLBIA

28/07/2020 **Informazioni Marittime** 133
Grimaldi Lines raddoppia il collegamento marittimo Civitavecchia-Olbia

28/07/2020 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 134
Grimaldi raddoppia il collegamento Civitavecchia-Olbia

28/07/2020 **Ship Mag** 135
Grimaldi raddoppia sulla rotta per la Sardegna

29/07/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 37 136
Scontro in Consiglio sul fronte del porto

28/07/2020 **Olbia Notizie** 137
Carenza di personale di polizia al porto di Olbia, Giagoni (Lega) deposita mozione

Cagliari

28/07/2020 **Sardegna Reporter** 138
La Goletta Verde di Legambiente in Sardegna

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

29/07/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 25 140
Crocerismo, le potenzialità del molo Marullo

Palermo, Termini Imerese

29/07/2020 **Giornale di Sicilia** Pagina 4 141
Porti, ambulanze per i passeggeri

28/07/2020 **Blog Sicilia** 142
Covid19 Sicilia, arrivano le ambulanze per passeggeri con sintomi nei porti

28/07/2020 **FerPress** 143
AdSP Sicilia Occidentale: accordo con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5°

28/07/2020 **giornaledisicilia.it** 144
Coronavirus, in alcuni porti siciliani ci sarà un' ambulanza per passeggeri con sintomi

28/07/2020 **Il Nautilus** *SCRITTO DA REDAZIONE* 145
Accordo tra AdSP MSO e Croce Rossa italiana

28/07/2020 **IL Sicilia** 146
Accordo tra AdSP e Croce Rossa italiana, Monti: "Per rassicurare i passeggeri dei nostri porti"

28/07/2020 **Informazioni Marittime** 147
Assistere i passeggeri con influenza, accordo Adsp Palermo-Croce Rossa

28/07/2020 **LiveSicilia** 148
Covid, ambulanze nei porti per i passeggeri con sintomi

28/07/2020 **MadonieLive** 149
Covid-19, accordo Autorità Portuale e Croce Rossa

28/07/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 150
Palermo: accordo tra AdSp e Croce Rossa

28/07/2020 **Palermo Today** 151
Porto, un' ambulanza "aspetterà" i passeggeri con temperatura superiore a 37,5°

28/07/2020 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 152
Accordo tra AdSP Mare di Sicilia Occidentalee Croce Rossa italiana

29/07/2020 **La Gazzetta Marittima** 153
Crociere, cresce il pressing

28/07/2020 **giornaledisicilia.it** 155
A Sant' Erasmo torna un pezzo di mare, un' area verde al posto del distributore

Focus

28/07/2020 **Informare** 156
Nel secondo trimestre il traffico delle merci nei porti tunisini è diminuito del -4,2%

28/07/2020 **Ansa** 157
Venezia: Unesco, crociere fino 2020, poi via da laguna

28/07/2020 **Ship Mag** 158
Tutti sul ponte della nave da crociera: la foto dell' assembramento diventa un caso negli Usa

28/07/2020 **Ship Mag** 159
L' Europa insiste: nuova guida per "facilitare la ripartenza delle crociere" / Il documento

28/07/2020 **Ship Mag** 160
Azamara scommette sulle crociere nel Mediterraneo: "C' è una forte domanda per il 2021"

28/07/2020 **Ship Mag** 161
Crociere, la Grecia riparte: il governo apre sei porti

29/07/2020 **La Gazzetta Marittima** 162
Monitoraggio del mare post-Covid: acque limpide e meno solidi sospesi

MERCOLEDÌ 29 LUGLIO 2020 www.corriere.it In Italia EURO 1,50 | ANNO 145 - N.179

CORRIERE DELLA SERA

RCS

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

FONDATO NEL 1876

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

SCARPA SHOP ONLINE
THE ORIGINAL MOJITO.

Cinema
Festival di Venezia e il Covid
Quattro film italiani in gara
di **Valerio Cappelli** e **Paolo Mereghetti**
a pagina 42



L'addio all'artista
La figlia di Tedeschi: quando ha lasciato il teatro si è staccato dalla vita
di **Maurizio Porro** e **Alessio Lana**
a pagina 43

SCARPA SCARPA.NET
THE ORIGINAL MOJITO.

Il disagio, le priorità

LE NOSTRE PERIFERIE RIMOSSE

di **Ernesto Galli della Loggia**

Tutti presi come sempre dagli ultimi sondaggi e dall'immancabile polemica di giornata, tutti presi dalla fregola di twittare una dichiarazione alle agenzie ogni venti minuti o di presenziare in tv a tre talk show in una serata, i politici di questo Paese si dimenticano regolarmente di quello che avevano sostenuto con la massima convinzione solo qualche mese prima. E così non meraviglia che tra i vari scopi a cui destinare la pioggia di soldi che dovrebbe arrivarci da Bruxelles, il risanamento delle periferie è virtualmente scomparso. Quella che Renzo Piano aveva invocato come l'urgente necessità di «rammendare» il Paese non è stata degnata della minima considerazione.

Solo qualche mese fa invece — complice la protesta politica dei tanti italiani obbligati nei sobborghi delle grandi città a vedersela da vicino con il problema dell'immigrazione o della presenza di un campo rom, dei tanti elettori spinti a diventare sovranisti, populisti e anticasta per la rabbia di abitare dove i servizi sono assenti, i trasporti paurosamente insufficienti, e la delinquenza fa troppo spesso il bello e il cattivo tempo — complice tutto questo, dicevo, solo qualche mese fa il problema delle periferie dei centri urbani sembrava essere ai primissimi posti nella lista delle urgenze nazionali. Oggi, viceversa, non compare in nessun elenco dei grandi progetti da mettere in cantiere. È completamente scomparso.

continua a pagina 30

Restano le regole e i divieti, dallo smart working alla scuola. Gualtieri: la ripresa è già cominciata

Stato d'emergenza, si va avanti

Scontro in Senato sulla proroga al 15 ottobre. E Salvini chiama Mattarella

Lo stato d'emergenza è prorogato al 15 ottobre. Il via libera del Senato. La protesta di Salvini che chiama il presidente Mattarella. «La ripresa economica già cominciata» dice il ministro Gualtieri.

da pagina 2 a pagina 6

IL MINISTRO PROVENZANO SUI CONTRIBUTI

«Agevolazioni fiscali per le imprese al Sud»

di **Federico Fubini**



Un pacchetto di sgravi fiscali per il Sud a cominciare — dice il ministro Giuseppe Provenzano — da «una riduzione del costo del lavoro, con un abbattimento del 30% dei contributi previdenziali a carico delle imprese».

a pagina 6

GIANNELLI



BOSCHI E LA FOTO IN BARCA

«Le mie vacanze? Contro di me leoni da tastiera»

di **Maria Teresa Meli**

«Sono oggetto dell'odio dei leoni da tastiera da anni»: Maria Elena Boschi parla della polemica per le foto in barca a Ischia. «Non ho postato io la foto che ha suscitato gli attacchi». E sul dopo lockdown dice: «Dobbiamo ripartire, a cominciare dalle scuole. E dagli investimenti, viste le ingenti risorse disponibili».

a pagina 8

AL CONGRESSO USA

Se il Big Tech va a processo: sotto accusa i quattro giganti

di **Massimo Gaggi**

Per la prima volta Amazon, Facebook, Apple e Alphabet-Google insieme alla sbarra davanti al Congresso per rispondere alle accuse di pratiche anticompetitive: il primo processo dell'era big tech. Attesa per Jeff Bezos, il fondatore di Amazon che ha beneficiato della crisi del coronavirus (patrimonio personale salito a 180 miliardi di dollari). Quanto battagliere siano queste aziende l'ha mostrato Facebook che due giorni fa, sottoposta a indagine antitrust dalla Commissione Ue, l'ha denunciata davanti al tribunale di Lussemburgo.

a pagina 17

La storia Il parto nello stesso ospedale a poche ore di distanza



A sinistra Stefania Del Mondo con Carmine, il suo secondo figlio. A destra, la sorella gemella Assunta con il suo primogenito, il piccolo Lorenzo

I due «cugini-gemelli» delle sorelle inseparabili

di **Fulvio Bufi**

Stefania e Assunta sono due gemelle. E sono diventate mamme nello stesso ospedale di Napoli di due bimbi nati a poche ore di distanza: in pratica due «cugini-gemelli». Le mamme sono legatissime, lavorano nell'azienda di famiglia, e i due nuovi arrivati cresceranno insieme.

a pagina 27

BOOM DI CASI, «SITUAZIONE PREOCCUPANTE»

Germania, Spagna e nuovi focolai: l'Europa in ansia

di **Elisabetta Rosaspina**

È la Spagna la sorvegliata speciale per il virus: ben nove Paesi europei sconsigliano viaggi dentro ai suoi confini se non per improrogabili esigenze di salute o professionali. Boom di casi con la Germania.

a pagina 14 Turin

LA FUSIONE DELLE BANCHE

Intesa conquista Ubi: adesione all'offerta al 72%

di **Fabrizio Massaro**

Intesa Sanpaolo ha raccolto adesioni pari al 71,91% di Ubi. Il colosso guidato da Carlo Messina supera così l'obiettivo del 66,67% che gli consentirà di procedere alla fusione delle due banche creando un autentico gigante del credito in Europa.

a pagina 33

Suning e il mistero di Messi sul Duomo

La tv del gruppo usa l'ombra per la gara dell'Inter, poi la rimuove. Battuto il Napoli



L'immagine sul Duomo di Milano

di **Guido De Carolis**

Un'ombra. Un'illusione ottica. Il sito cinese di streaming, controllato proprio da Suning (presidente dell'Inter), per sponsorizzare la sfida tra Inter e Napoli ha lanciato uno spot con la sagoma di Messi proiettata sul Duomo di Milano. Un segnale? Per Marotta è «fantacalcio» Ma Moratti dice: «A volte i sogni si avverano». Dal calciomercato a quello giocato: ieri sera l'Inter ha battuto il Napoli 2-0.

alle pagine 46 e 47

PARLA MOGOL

«Dissi a Battisti: le tue canzoni? Non un granché»

di **Emilia Costantini**

«Quando conobbi Battisti e ascoltai le sue canzoni, gli dissi: non sono un granché». Mogol si racconta al *Corriere*.

a pagina 26

PER AVERE IL MASSIMO DELL'ENERGIA. SUSTENIUM
CREATINA
SUSTENIUM PLUS
ARGININA
VITAMINE
BETA ALANINA
SALI MINERALI
L'INTEGRATORE ENERGIZZANTE PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*
*FONTE: DATI IQVIA MARZO 2020
GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.
A. MENARINI

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c1. DCB Milano
00729
9 771120 498008

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



Province: il Viminale insedia una task force per ripristinarle. Si tratterebbe solo di una "razionalizzazione". Speriamo vivamente che non sia una restaurazione

CRASTAN 1870
shop.crastan.it

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Mercoledì 29 luglio 2020 - Anno 12 - nº 208
Redazione: via di Sant'Erasmo nº 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11 con il libro "Peppino Impastato"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

ristora INSTANT DRINKS

SCUOLA, GARA EUROPEA

Banchi, imprese italiane vs. bando Arcuri: "È follia"



FROSINA E DELLA SALA A PAG. 10 - 11

APERTA UN'INDAGINE

Gettoni-assenza ai consiglieri: c'è la Corte dei Conti

SALVINI A PAG. 4

EMERGENZA SBARCHI

Guardia costiera riporta in Libia migranti: 3 uccisi

PASCIUTI A PAG. 15

AVEVA RAGIONE L'INPS

Cig, i furbi erano veri. Ma Bonomi vuole altri soldi

CANNAVÒ A PAG. 8

IL RISIKO BANCARIO

Intesa è padrona: conquista Ubi (e pensa alla Rcs)

DI FOGGIA A PAG. 8



SENATO La mozione approvata con 157 voti contro 125

Salvini & C. ancora sconfitti: emergenza fino al 15 ottobre

■ Palazzo Madama dà il via libera alla proroga dopo un dibattito surreale. La destra strilla al "liberticidio" e il leghista invoca i suoi nuovi profeti: Cassese e De Donno

DE CAROLIS E ZANCA A PAG. 5



Fontana smentito: "Quei camici inutili"



VERBALI E RICCHEZZE

IL DG DI ARIA: "L'APPALTO AL COGNATO NON ERA AFFATTO INDISPENSABILE" TUTTE LE PROPRIETÀ DEL LEGHISTA A VARESE: 31 FABBRICATI E 4 TERRENI

MILOSA E PACELLI A PAG. 2 - 3

La cattiveria

Salvini: "Salutare col gomito è la fine della specie umana". Lui preferisce alzarlo

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

CHIEDI CHI ERANO GLI EROI
La collezione di graphic novel di Paper First



LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Abolire i verbi futuri *a pag. 5*
- **Lerner** Lega mutilata da Salvini *a pag. 3*
- **Ranieri** La filosofuffa di Bhl *a pag. 13*
- **Gismondo** Non sono negazionista *a pag. 6*
- **Truzzi** Dumas insegna ancora *a pag. 13*
- **Robecchi** Chi nega l'evidenza *a pag. 13*

RITRATTO DELLA MELONI

'Fratella' Giorgia cuoce il tonno S.



PINO CORRIAS A PAG. 19

E LA CHIAMANO ESTATE

Gli Oasis parenti serpenti e il Festival dei registi ignoti



MANNUCCI A PAG. 22

Vale tutto

» Marco Travaglio

Ogni tanto mi diverto a scorrere i commenti sulla mia pagina Facebook e provo pena non tanto per le persone raziocinanti sopraffatte dai dementi che delirano sulle mie cause perse con l'Innominabile (mai perso una causa con lui), sui soldi che mi versa Casaleggio (che mi ha fatto causa), sui milioni che *il Fatto* incassa dallo Stato (mai un euro in 11 anni) e sul simpatico giochino del "Parlaci di Bibbiano" se scrivi di Salvini, "Parlaci di Salvini" se scrivi di Bibbiano, "Perché non critichi i 5Stelle?" se hai appena criticato i 5Stelle. Ma quello è un mondo a parte: il dessert della legge Basaglia e l'antipasto dell'Era del Mitomane prossima ventura. Il guaio è che ormai vale tutto anche sui media tradizionali. Su La7 si parla di Fontana e una poverina tira in ballo l'ex fidanzato di Casalino: come se un cameriere cubano (privato cittadino non indagato) che si fa fregare 18mila euro (soldi suoi) col *trading online* c'entrasse qualcosa col presidente di Regione (pubblico ufficiale indagato) che mente una dozzina di volte sull'appalto da 513mila euro (soldi nostri) senza gara alla ditta del cognato e della moglie, poi camuffato da donazione gratuita quando *Report* lo scoprì, gratuita mica tanto perché tentò di girare 250mila euro al cognato dai 5,3 milioni trasferiti dalle Bahamas su un conto svizzero. E, su *Repubblica*, scarica elegantemente le colpe su sua madre, ovviamente morta.

Sul *Corriere* il presidente di Confindustria Carlo Bonomi dà fiato alla bocca come nemmeno al bar: *"Per il governo la fase 2 non è ancora iniziata"* (se era per lui, manco la fase 1, visti i suoi ostruzionismi da presidente di Assolombarda contro la chiusura delle aziende mentre i lombardi morivano come le mosche); *"mi aspettavo di vedere già scritto il Piano nazionale delle riforme"* per il *Recovery fund* (tutti i Paesi Ue lo presenteranno a ottobre, ma lui deve pur dire qualcosa, visto che un mese fa chiedeva *"un altro governo"* perché questo non prende ordini da lui); *"non potremo più confondere l'Europa con task force e stati generali"* (dove parlò anche lui, tanto erano inutili); urgono le riforme di *"burocrazia e fisco"* (la prima appena fatta nel dl Semplificazioni, la seconda in cantiere da questa settimana); quanto al lavoro, *"siamo alle solite"* perché se ne occupa *"un comitato"* (pensa che le leggi si scrivano da sole, o che sia meglio fare come B. e l'Innominabile: Confindustria dettava e i governi scrivevano); *"scostamento di bilancio da 25 miliardi per distribuire altre risorse a pioggia"* (invece di regalarle tutte ai ricchi, si aiutano anche poveri e i disoccupati), anziché *"eliminare"* il blocco dei licenziamenti (giusto: mettiamo per strada milioni di persone come in America).

SEGUE A PAGINA 24

acea

IL FOGLIO quotidiano

Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano Tel. 06/589090.1. Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO

ANNO XXV NUMERO 179 DIRETTORE CLAUDIO CERASA MERCOLEDÌ 29 LUGLIO 2020 - € 1,80

acea

Attenti al lupo. Trump è ora un animale ferito che potrebbe tornare nella sua gabbia, e per questo è motivo di allarme

Attenti al lupo. Trump è sulla via dell'isteria politica, ha mandato il suo Attorney General al Congresso per promettere legge e manganello, ha istruito i suoi deputati per delegittimare popolo e istituzioni con un battage fazioso e menzognero, provoca le proteste,

DI GIULIANO FERRARA

le eccita, e le reprime con l'uso spregiudicato dei federali, la violenza è diventata il suo brodo di giuggiole, tutte le sue mosse sono sotto osservazione per il loro carattere scopertamente elettorale, ma sono mosse di politica estera, politica di sicurezza e politica domestica in un paese di divisioni mai così radicali, mentre il disastro della gestione della pandemia lo rende sempre più debole e pericoloso. Non avrà la sua Convention, il grande show, non ha dalla sua i sondaggi, per adesso almeno, il suo ego di presidente in carica è ferito, l'uomo è pericoloso perché infantile e carogna, perché circondato di yesman che ha premiato in vario modo con soldi e grazie presidenziali, perché il vecchio Partito repubblicano è ridotto a uno spettro disciplinare e ha già dato prova di considerare chiuso il capitolo della divisione dei poteri costituzionali nel processo di impeachment. Osservammo qui che era diventato battibile un mese fa, ora è chiaro che la prospettiva lo atterrisce, sarebbe il coronamento di una vita di abusi e comportamenti sempre sul filo della legalità, in una visione omertosa e coscarola del suo variopinto gruppo di avvocati, faccendieri e uomini di pancia.

Attenti al lupo. Ne può combinare di ogni tipo in una campagna elettorale in cui gli restano solo i suoi intatti poteri presidenziali, "solo" va messo tra dovute virgolette, ché sono poteri dilatati fino all'inverosimile in una inaudita prassi antipolitica sempre dentro e fuori i confini della legge e dello spirito costituzionale americano dei valori che mai smentito in tutta la storia del paese. Ora che la volubile impennata economica lo ha tradito, ora che l'opinione gli volta le spalle per il grottesco negazionismo sanitario, ora che la bolla mediatica del vincente contro il loser si sgonfia come un palloncino, ora diventa fortissimo il rischio che Trump si faccia forte della guerra interna, mentre dilaga l'uso delle manifestazioni armate su fronti contrapposti, e vi sovrappongano azioni da comander in chief mettendo a repentaglio per esclusivi interessi di bottega la sicurezza nazionale e il sistema di equilibrio mondiale. Se le cose dovessero procedere per la via ordinaria di un confronto elettorale, per lui sarebbero guai. E il tipo è di quelli che scansano i guai senza minimamente pensare alle conseguenze dei propri atti.

Le opposizioni a Trump dovrebbero evidentemente coalizzarsi, unirsi e disciplinarsi intorno a una piattaforma di normalizzazione della vita civile e politica americana, con un occhio alla ricostruzione di alleanze e sistemi di garanzia in ogni campo, dopo che la furia devastatrice di questo incredibile fenomeno di sprezzo verso la democrazia liberale ha fatto tutti i danni possibili. Ma non è facile. Le cicatrici bruciano, la voglia di rivalsa è cattiva consigliera, molta gente è stufa e cade nella trappola della radicalizzazione estrema. Le campagne elettorali si fanno sotto il controllo del Congresso e delle autorità terze, davanti all'opinione pubblica, secondo le procedure di una grande battaglia di immagini, concetti, parole, programmi e slogan. O riusciranno a imporre a Trump questo terreno di confronto, per lui oggi perdente, oppure le opposizioni del variegato mondo del nevertrumpismo rischiano grosso. Un animale ferito, che potrebbe tornare nella sua gabbia, è motivo di allarme. Cercargli una via d'uscita come si dice onorevole, a questo campione del disonore politico, è politicamente doveroso. Il resto è un impasto letale di nervi e sentimenti, i grandi nemici delle svolte necessarie.

La sinistra e l'immigrazione

I sindaci del Pd in rivolta. "Basta con la retorica dell'accogliamoli tutti'"

Da Bergamo ad Agrigento: "Servono politiche, non slogan solidaristici. La linea del partito qual è?". Tra pandemia e ipocrisia

Gori, Merola, Ricci, Del Bono

Roma. Quando smetteremo di chiederci se sull'immigrazione è di destra fare la buona sinistra? "Quando, con parole chiare, avremo il coraggio di dire che non possiamo accoglierli tutti. Quando cominceremo a chiedere, a questi ragazzi, di imparare la nostra lingua e un mestiere. Dove sta scritto che ai migranti non bisogna chiedere nulla? E' di sinistra emanciparli e non mantenerli. E' di sinistra avere una griglia di regole e non lasciare i suoi sindaci disarmati". Giorgio Gori, che a Bergamo è sindaco di sinistra, del Pd, dice che ogni giorno deve amministrare la sua città ma combattere contro gli sciocchi che abbondano anche dalla sua parte e che per insolentirlo "mi additano come uomo di destra che è poi lo stesso insulto che rivolgono a Marco Minniti". Ad Agrigento, il sindaco di centrosinistra Calogero Firetto, racconta che, sotto un capannone di plastica calda e vicino alla spazzatura fermentata, i migranti sbarcati sono 500 e che 15 sono risultati positivi al Covid. Nessuna paura. "Sono stati immediatamente ricoverati grazie al lavoro eccezionale della prefettura". E' vero che molti di loro stanno scappando? "E' vero. Chi non lo farebbe? Sento dire, anche nel Pd, 'più siamo e meglio stiamo. E' il bello della mescolanza'. Mi dispiace ma non sono d'accordo. Ci sono ancora, a sinistra, troppe stupidaggini totemiche". Perché è così difficile riconoscere che solo questi sindaci possono battere le frasi guaste dei sovranisti? Perché non si può dichiarare, come ha fatto l'ex ministro dell'Interno, che lì dove c'è illegalità si fa più alto il rischio di contagio? Il Pd è indietro. Nicola Zingaretti ha sollecitato, ieri, il governo "ad agire urgentemente", ma, all'interno del partito, qual è la linea?

(Caruso segue a pagina quattro)

Al di là della barriera

Ecco quel che fanno e pensano i "feds" di Trump contro i manifestanti nel "conflitto crudo" di Portland

Milano. Mike Balsamo è un giornalista dell'Associated Press che ha passato lo scorso fine settimana dentro il palazzo di giustizia di Portland, preso d'assalto dai manifestanti più violenti. Proprio per difendere questo tribunale l'Amministrazione Trump ha inviato i suoi agenti federali, i "feds": ieri ha annunciato che ne manderà ancora, perché quelli presenti non bastano (secondo il Washington Post, a metà luglio c'erano 114 federali, e ne dovrebbero arrivare altri 50). Al di là della barricata, c'era un'altra giornalista dell'Ap, Gillian Flaccus, che ha raccolto le dichiarazioni e le immagini che più conosciamo di Portland: quelle che denunciano la brutalità dei "feds". Il racconto di Balsamo è quel che da fuori non si vede, o che si perde tra i lacrimogeni: lì, in quelle stanze che di notte restano buie perché così i manifestanti non riescono a individuare gli agenti ci sono le ragioni dell'intervento – ieri il ministro della Giustizia, Bill Barr, le ha spiegate al Congresso.

Ogni notte, da quasi sessanta notti, a Portland succede la stessa cosa: i "feds" sentono la folla arrivare, da lontano arrivano i canti e gli slogan: la dimensione della protesta cambia, a volte sembra più piccola a volte pare enorme, nella notte raccontata dall'Ap ci saranno state quattromila persone. Le foto scattate dentro il tribunale federale mostrano quello che viene definito "un conflitto armato crudo, spaventoso e doloroso da entrambe le parti di una staccionata di ferro che separa i manifestanti fuori dagli agenti dentro". La recinzione è stata tirata su soltanto una settimana fa, "la separazione netta tra due visioni del mondo radicalmente diverse".

(Peduzzi segue a pagina quattro)

Cari cialtro-libertari, giù la mascherina

Indossare la mascherina non è un cedimento al politicamente corretto ma è il segno di un impegno condiviso oltre che un atto d'amore. Salvini e gli stati d'emergenza. Come vaccinarsi dai finti difensori della libertà

Chiamarli negazionisti è forse un po' troppo perché non basta comportarsi da cazzoni per poter essere considerati dei propalatori di bufale, dei diffusori di menzogne, dei megafoni di sciocchezze scientifiche e verità alternative. Chiamarli negazionisti è forse un po' troppo. Ma allo stesso tempo chiamarli menefreghisti è forse troppo poco. Perché dietro all'idea di mostrare la propria virilità politica rifiutando si di utilizzare la mascherina – come ha fatto Matteo Salvini due giorni fa a un convegno sul coronavirus, in cui ha sostenuto che il virus sia stato utilizzato dalla Cina per indebolire paesi come l'Italia e per permettere ai comunisti cinesi di poter acquistare sottocosto i gioielli del nostro paese – non c'è solo un atteggiamento irresponsabile ma c'è un filone di pensiero, dai tratti eversivi, che avrebbe persino un suo interesse culturale se fosse qualcosa di diverso da una semplice e poco seria strategia dettata da puro opportunismo politico. Quando Matteo Salvini dice di non voler utilizzare la mascherina all'interno di un luogo chiuso aperto al pubblico, cioè in uno di quei contesti in cui a norma di legge le mascherine dovrebbero essere obbligatorie, non compie, al contrario di ciò che si potrebbe pensare, un atto libertario, ovvero un gesto di disobbedienza civile simile a quelli visti in Michigan durante il lockdown. Ma compie semplicemente un atto di presunta ribellione rivolto a chi governa l'Italia perché dietro a quel "no, io la mascherina no, grazie" c'è una precisa linea politica fiancheggiata a instillare nella testa degli elettori un messaggio che suona grosso modo così e che non è così differente dal messaggio che la Lega un tempo offriva agli elettori quando parlava di vaccini: non fidatevi di questi politici, non fidatevi di questi scienziati, non fidatevi di questi virologi, non fidatevi di questo stato, fidatevi solo di voi stessi, fidatevi solo della vostra sensibilità, fidatevi solo della vostra capacità di scelta e non fatevi imbrigliare la vita da chi vuole alimentare la paura solo per potervi controllare meglio. Non c'è nulla di libertario nelle parole di Salvini perché le polemiche contro le mascherine non nascono da una valutazione attenta dei dati scientifici (la nostra libertà dipende dalla capacità di difenderci dal virus non dalla nostra capacità di difenderci dai dispositivi di protezione dal virus) ma nascono dall'idea che il famigerato sistema politico voglia nascondere la verità ai cittadini da un lato instillando il terrore (lo stato d'emergenza, rinnovato ieri fino al 15 ottobre, a questo serve, no?) e dall'altro importando il virus da dove si può (i porti aperti a questo servono, no?). Fabrizio Pregliasco, virologo della Statale, ieri, ricordando che in Italia la mascherina è ancora obbligatoria sui mezzi di trasporto, nei locali chiusi aperti al pubblico, all'esterno quando vi sono assembramenti, ha detto, giustamente, che non si può fare a meno della mascherina e che per gli italiani la mascherina deve diventare un po' come gli occhiali da sole da portare con noi quando serve e quando non si può rispettare il distanziamento. Non c'è nulla di libertario nella scelta della Salvini Associati di ribellarsi alle mascherine per queste ragioni ma anche per altre ragioni. Perché in questo caso la libertà di scelta non ha a che fare solo con la propria salute ma ha a che fare anche con quella delle persone che ci stanno accanto e l'idea che vi possano essere individui disposti a mettere in pericolo gli altri per portare avanti battaglie antisistema è un'idea che dovrebbe far accapponare la pelle. Davvero – e lo diciamo anche ai volti autorevoli, da Nicola Porro a Vittorio Sgarbi, che due giorni fa hanno osservato senza colpo ferire lo show di Salvini al Senato – possiamo permetterci di considerare normale che chi non vede alcuna minaccia per se stesso possa essere messo nelle condizioni di diventare una minaccia per le persone più vulnerabili? Lo ha capito persino Donald Trump, che dopo mesi di ritardo non ha più vergogna a farsi vedere con una mascherina. Lo ha capito persino Boris Johnson, che dopo mesi di ritardo la scorsa settimana ha reso obbligatorie le mascherine in tutti i negozi del Regno Unito e che oggi non passa giorno senza far sapere di considerare "un pazzo" chi non indossa la mascherina. C'è un tema, dunque, che ha a che fare con il rispetto della libertà altrui, perché un vero libertario, cosa che Salvini non è, sa che la libertà di ogni individuo deve essere difesa fino a quando quella libertà non diventa un pericolo per la libertà altrui. C'è un tema che ha a che fare con la tendenza di una certa politica estremista, da Bolsonaro in giù, a considerare inaccettabile la circostanza di avere uno stato che si impiccia della tua vita, e anche Boris Johnson ha dovuto fare i conti con l'ala fintamente libertaria del suo partito che da giorni posta sui social immagini di tessere dei Tory tritate strappate accompagnate dall'hashtag #NoMasks. C'è però in definitiva un tema che ha un carattere di natura diversa quando si parla di mascherine e quando si parla di rispettare le regole basilari della convivenza civile al tempo del Covid e che coincide con una questione che in una stagione come questa vissuta dall'Italia non dovrebbe essere negoziabile: indossare la mascherina quando serve non è un cedimento al politicamente corretto ma è un segno di impegno condiviso ed è un atto di fiducia nei confronti di un sistema sanitario che, camici o non camici e Svizzera o non Svizzera, ha permesso all'Italia di tornare a vivere in una post normalità così vicina alla normalità da consentire anche alle fregnacce politiche di avere di nuovo una loro cittadinanza. Cari cialtro-libertari, giù la mascherina.



Arcuri si corregge sui banchi scolastici

Niente più vincolo dei 400 mila pezzi prodotti, ma resta il rischio "gara deserta"

Roma. Domani scade il termine per la presentazione delle offerte per i 3 milioni di banchi scolastici monoposto e il rischio che la gara vada deserta si fa sempre più concreto. Che il bando, indetto dal commissario straordinario per l'emergenza Covid Domenico Arcuri su richiesta della ministra dell'Istruzione Lucia Azzolina, fosse scritto male era evidente a tutti. Ora se n'è accorto anche chi lo ha scritto. Sul Foglio del 24 luglio, scrivevamo che la gara era scritta in modo da impedire a qualunque azienda italiana di partecipare alla gara: tra i requisiti per l'assegnazione del lotto minimo da 200 mila banchi, c'era la produzione nei tre anni precedenti di "almeno il doppio dei quantitativi offerti". Quindi minimo 400 mila banchi. Ma nessuna impresa, vista la capacità produttiva, è in grado di soddisfare questo criterio. Il timore della figuraccia di una gara deserta ha spinto il governo a correre ai ripari. Alle 17.39 del 24 luglio, lo stesso giorno dell'articolo del Foglio e quattro giorni dopo la pubblicazione del bando europeo, Arcuri ha pubblicato una rettifica: "Al fine di favorire la massima partecipazione alla procedura in oggetto" il commissario dispone che tra i "requisiti di capacità tecnica ed economica" non c'è più la produzione di almeno 400 mila banchi nel triennio precedente, ma un semplice "elenco delle principali forniture di prodotti analoghi effettuate negli ultimi tre anni". Problema risolto? Niente affatto, la modifica non serve a molto.

(Capone segue a pagina quattro)

Dr. Renato e Mr. Brunetta

Era un inesausto regolatore di conti. Neppure FI lo sopportava. Ora è la voce della ragione che punta alla Bicamerale

Roma. La legislatura era cominciata con una raccolta di firme tra i suoi deputati, i colleghi vessati di Forza Italia, una richiesta senza precedenti rivolta a Silvio Berlu-

DI SALVATORE MERLO

sconi, quasi un ammutinamento: "Per carità non lo confermare capogruppo perché è insopportabile". Finì che fu mandato via, anche se per settimane restò barricato, applicando una forma di resistenza passivo-aggressiva, chiuso negli uffici di rappresentanza della Camera che non voleva mollare a nessun costo (tanto che per prenderne possesso, il suo successore, Mariastella Gelmini, dovette organizzare un trasloco notturno). Un po' come quando si sdraiò per terra sul tappeto dello studio del Cavaliere, e allora, con le braccia rigide lungo i fianchi, gli urlò, tra preghiera e minaccia: "Non me ne vado da questa stanza finché non mi avrai nominato almeno vice coordinatore di Forza Italia". Il cattivo carattere, si sa, è sempre stato la sua arma, gli ha a lungo garantito un ruolo ma alla fine gliel'ha anche fatto perdere. Eppure adesso questa stessa legislatura iniziata con la sua defenestrazione si appresta a terminare con l'ipotesi, non remota, che proprio quei deputati di Forza Italia che prima volevano cacciarlo ora lo portino invece sulle spalle in trionfo, niente meno, "il nostro professore", "il migliore tra noi", "l'ultimo berlusconiano alfabetizzato", amorevolmente sospinto dal suo partito e dal suo gruppo verso la presidenza di una commissione bicamerale per la gestione del Recovery fund. E allora, al di là della politica, delle trattative con Giuseppe Conte, del voto di oggi sullo scostamento di bilancio (cosa farà Forza Italia?) e del lungo negoziato notturno che con lo zampino di Gianni Letta solo questa mattina troverà forse il suo scioglimento finale, ecco lo strano caso del dottor Renato e di Mr. Brunetta. La trasformazione cioè dell'energumeno (ancorché "tascabile", disse una volta con volgarità Massimo D'Alema) – tutti si ricordano quando Berlusconi lo portava apposta da Tremonti sotto per fargli mordere i polpacci del ministro dell'Economia – in un compassato e beneamato professore, ecumenico, costruttivo, e per soprammercato divenuto anche la voce del buon senso nel centrodestra dominato dagli stregoni del neuro leghista, sostenitore del Mes. In pratica un uomo ragionevole e pure popolare tra i suoi. Amato, addirittura. Martedì della scorsa settimana, per dire, il dottor Renato aveva invitato a casa sua tutti i deputati e tutti i senatori di Forza Italia alla festa del suo compleanno (anche se i maliziosi hanno notato l'assenza di Antonio Tajani) e lì, nel casale alle porte di Roma dove lui coltiva un vigneto e da qualche anno produce pure del vino, si è consegnato ai sinceri applausi di quelli che un tempo lo avrebbero volentieri gettato nel Tevere come Cola di Rienzo, facendo loro un discorso d'orgoglio e d'appartenenza implicitamente venato di sfumature europeiste e non precisamente salviniane. Come allora forse si noterà, lo strano caso del dottor Renato e di Mr. Brunetta conferma l'imprevedibilità di questi tempi pieni di contropiedi e di spiazzamenti, tempi nei quali Prodi rivaluta Berlusconi, i grillini dialogano con Draghi, un avvocato di Volturara Appula sorseggia birra con Angela Merkel, e Brunetta... diventa normale.

Tribalismo razziale

Le ferite dell'America non guariranno con la caccia all'uomo bianco. Il senso di colpa e il problema dell'identità

Nessuna questione è oggi in America tanto controversa quanto quella razziale. E' l'America davvero "sistematicamente razzista", come sostengono i mani-

DI JOSHUA MITCHELL*

festanti di Black Lives Matter? Questa teoria, divulgata l'anno scorso dalla raccolta di saggi del New York Times "The 1619 Project", circola da un certo periodo di tempo nel mondo accademico. L'omicidio di George Floyd, un nero, per mano di un poliziotto bianco, a Minneapolis, l'ha portata al centro della scena politica americana.

Dal punto di vista statistico, gli omicidi di cittadini neri da parte delle forze di polizia sono più frequenti di quelli di cittadini bianchi. Tuttavia, se introduciamo nel rapporto anche la percentuale di crimini violenti commessi da neri, le statistiche non evidenziano alcun dato "sistemico". Di fatto, anzi, in rapporto ai crimini violenti commessi risulta che sono i bianchi a essere uccisi dalla polizia più frequentemente dei neri. Ma questo argomento non ha cittadinanza nel dibattito di questi giorni. E nemmeno quello, avanzato da diversi esponenti conservatori afroamericani, secondo cui il problema più grande della comunità nera è la violenza perpetrata da neri su altri neri. Oggi, in America e nel resto del mondo, il nome di George Floyd è noto. Ma quante persone sanno il nome della bambina uccisa a Chicago di recente? A quanti importa? Cosa significa il fatto che così tante persone conoscono il nome di George Floyd e si mobilitano per porre fine al razzismo, mentre ignorano il nome di Natalia Wallace, la bambina nera di sette anni, innocente, colpita a morte nel corso di una sparatoria tra neri la sera del 4 luglio scorso?

Dal momento che sentiamo ripetere molto spesso in questi giorni, chiediamoci cosa significa che dobbiamo "porre fine al razzismo". Negli anni Sessanta, al tempo della guida morale del reverendo Martin Luther King Jr., porre fine al razzismo voleva dire chiedere all'America di essere all'altezza della propria aspirazione a trattare tutti i suoi cittadini secondo il principio dell'eguaglianza di fronte alla legge. Il reverendo King poteva, senza alcun imbarazzo, rifarsi alla Dichiarazione d'indipendenza del 1776 e al decreto di emancipazione di Lincoln del 1863. Quando all'America restava ancora da fare nel campo dei diritti civili, era già contenuto e prescritto nei suoi documenti più sacri e non in contraddizione con essi – questa era l'opinione generale. Quando, nel 1963, l'Università dell'Alabama aboll la segregazione, l'idea era che anche i neri d'America avrebbero avuto l'opportunità di attingere al grande deposito di saggezza della civiltà occidentale – che Platone, Dante e Shakespeare non sarebbero più stati esclusiva dei bianchi. A rendere ancora possibile pensarla in questo modo era la comune disposizione morale americana – che tuttavia stava già iniziando a frammentarsi. Il protestantesimo, nella maggioranza degli americani, era ancora vibrante.

(segue nell'inserto I)

• "LA MORTE DELL'UMANESIMO" Intervista a Robert Redeker **Meotti nell'inserto I**

L'ottimismo e il virus

La richiesta insistente di un rimedio alla paura apre la strada a chi racconta frottole e a chi rivende teorie senza fatti

Nel 1975, un interessante articolo di Gerald Holton, all'epoca professore di Fisica e di Storia della scienza a Harvard, sulla psicologia degli scien-

CATTIVI SCIENZIATI - DI ENRICO BUCCI

ziati – perché anche loro sono oggetto di studio – portava il seguente titolo: "Scientific optimism and societal concerns". In questo scritto, l'autore si proponeva di mettere a contrasto un atteggiamento che trovava tipicamente negli scienziati con le preoccupazioni della società proprio per ciò che gli scienziati si proponevano di fare.

Lo scritto in sé è interessante per il contesto in cui fu prodotto – rappresentava infatti il condensato di un saggio apparso in un volume degli Annals of New York Academy of Sciences dedicato alle considerazioni etiche circa l'applicazione della genetica molecolare agli uomini – ma soprattutto perché pare anticipare certi tratti che emergono oggi nel dibattito pubblico sul Covid-19.

Scriveva Holton: "Un pensiero attribuito ad Ann Roe mi torna alla mente: guardando alla sua lunga e distinta carriera nel settore dello studio della psicologia degli scienziati, si dice che ella commentasse una cosa in particolare. Tutte queste persone, molto diverse fra loro, avevano in comune un irragionevole ottimismo riguardo il successo ultimo delle proprie ricerche".

Sembra qui di poter identificare proprio quell'ottimismo, che, al di là delle sue grette riduzioni e strumentalizzazioni per fini politici, di consenso o semplicemente di riconoscimento tribale sui social, intrinseco all'impresa scientifica, e legato al fatto che, delimitando sperimentalmente un determinato problema, se ne possa venire a capo in maniera soddisfacente.

Si tratta quindi di un atteggiamento, ben descritto dagli psicologi e dai cognitivisti, che è probabilmente antico quanto l'indagine scientifica: dal positivismo in poi, è una corrente sotterranea la cui vena mai si è esaurita ed è quella che, nonostante tutte le avversità, spinge i ricercatori ad andare avanti.

Mentre però nello scienziato questo atteggiamento ha una fonte e una delimitazione ben precise – in fin dei conti, la conoscenza aggiunge possibilità di controllo del futuro, e l'ottimismo è pragmaticamente circoscritto agli esiti di una possibile indagine – la sua riduzione "ad usum plebis" è molto più problematica, perché si confonde rapidamente con un generale atteggiamento o pregiudizio di visione rosea, cioè nella diffusa convinzione che un problema come la pandemia da Sars-CoV-2 sia stato già risolto o che sparirà con sicurezza a breve.

(segue a pagina due)

Andrea's Version

E quanto scandalo! Mal che va dovrà dire, rigorosamente rispettando i decreti Salvini, che la barboncina clandestina finirà per fissare la residenza alla stazioncina Terminina, no?

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

Il 30 luglio termina l'OPAS di Intesa Sanpaolo sulle azioni UBI Banca*.
Più del 70% ha già aderito.
Aderisci anche tu per beneficiare del premio del 44,7%**.
(Valore sulla base dei prezzi ufficiali al 14 febbraio 2020)
Per sottoscrivere l'Offerta recati subito nella tua filiale.
È possibile aderire anche via telefono o attraverso internet banking se consentito dalla tua banca.
Verifica e richiedi al tuo intermediario depositario che si attenga alle norme di servizio a lui trasmesse e che agevoli la tua adesione!
In caso di problemi, o per maggiori informazioni, contatta il numero verde 800-595.471 gruppo.intesasanpaolo.com
Costruiamo insieme un futuro ancora più grande.
INTESA SANPAOLO
Messaggio pubblicitario. Prima dell'adesione leggere attentamente il Documento di Offerta, il Prospetto Informativo e il relativo Supplemento disponibili sul sito Internet gruppo.intesasanpaolo.com o presso l'intermediario incaricato del coordinamento della raccolta delle adesioni.
* Proroga disposta da Consob ai sensi dell'articolo 40, quarto comma, del Regolamento Emittenti.
** Valore sulla base dei prezzi ufficiali al 14 febbraio 2020. Premio che è incorporato nell'attuale quotazione di UBI Banca. In caso di mancata adesione, tale premio verrebbe scorporato dal prezzo di Borsa.

TEMPOCASA Ed è già casa

il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

MERCOLEDÌ 29 LUGLIO 2020 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVII - Numero 179 - 1.50 euro* | www.ilgiornale.it

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

TEMPOCASA Ed è già casa

COLPO DI MANO

EMERGENZA CONTE

- *Il premier si blinda fino a ottobre. È scontro*
- *Intanto continuano migranti in fuga e sbarchi*
- *Governo ancora spaccato sui soldi dell'Europa*

di **Alessandro Sallusti**

Sì, abbiamo un problema grave che va anche oltre il 15 ottobre, data alla quale Conte ha chiesto di prolungare l'attuale stato di emergenza e quindi i suoi pieni poteri. Non mi riferisco al Covid, che per altro resta un nemico infido, ma al governo stesso. Dall'economia all'immigrazione, dalla scuola al lavoro è tutto un rinviare decisioni e litigare tra alleati. La festa per duecento e passa miliardi ottenuti dall'Europa è durata ben poco e si è riprecipitati in un clima di sospetti, veleni e tranelli.

In realtà infatti non ci sono evidenze scientifiche tali da giustificare il mantenimento dello stato di emergenza. Conte l'ha imposto ai suoi per due semplici motivi. Il primo è poter deliberare da solo senza passare al vaglio del voto di una maggioranza parlamentare che potrebbe farlo cadere da un momento all'altro; il secondo è che in questi cinque mesi ha accumulato una quantità di problemi irrisolti tali che non sa più da che parte girarsi. Blindarsi almeno fino a ottobre dentro Palazzo Chigi è per lui una necessità vitale. Da lì – come spieghiamo oggi su questa prima pagina – può provare a continuare a incantare gli italiani con la ricetta del suo stratega Casalino che questo recita: ogni quattro giorni devi inventarne una nuova e spostare l'attenzione dal problema su cui ci si sta inutilmente accapigliando.

Più che un programma di governo parliamo quindi di un copione del Grande Fratello, il fortunato programma tv di cui Casalino fu protagonista nella prima serie. Ora, non svelo un segreto di Stato, dicendo con certezza che nulla di quello che succede al Grande Fratello è vero e spontaneo. Tutto, compresi i colpi di scena e i nominati, sono decisi a tavolino dagli autori.

Non c'è quindi nessuna emergenza reale che giustifichi la parziale sospensione del gioco democratico. Ce lo fanno credere per loro convenienza ma questo non li aiuterà a recuperare entro fine agosto – come da loro promesso – due milioni e mezzo di nuovi banchi anti Covid per le scuole italiane. Che poi mi chiedo: se non allargano le aule quale è la sicurezza che può garantire un banco singolo rispetto al doppio? Ecco, può essere che il prossimo annuncio, pur di non parlare più di banchi, sia proprio questo: «Niente banchi? E allora allargheremo le scuole». Parola di Casalino-Conte.

servizi da pagina **2** a pagina **11**

DELIRIO DI BERNARD-HENRI LÉVY

Quell'arrogante francese che ci offende in diretta tv

di **Gian Micalessin** a pagina **4**

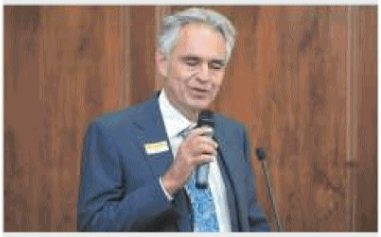


INSULTANTE Il filosofo francese Bernard-Henri Lévy (72 anni)

DOPO IL DIBATTITO SUL COVID

Il pandemicamente corretto che mette alla gogna Bocelli

di **Marco Gervasoni** a pagina **12**



INSULTATO L'odio social si è abbattuto su Andrea Bocelli

L'INTERVENTO

Rischio casse vuote ecco perché serve prendere il Mes

di **Renato Brunetta**

Qualche giorno fa, con una dichiarazione senza precedenti (ancorché tardivamente smentita), il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri ha lanciato l'allarme sul rischio di liquidità nel quale rischia di finire l'Italia. Quella dichiarazione è sembrata un modo per mettere le mani avanti, da parte (...)

segue a pagina **8**

TRUCCHI DA PORTAVOCE

Il metodo Casalino per distrarre gli italiani

di **Stefano Zurlo**

È il codice Rocco. Non quello dell'inarrivabile giurista che riformò il sistema penale ai tempi del Duce, ma quello scintillante e ammiccante brevettato, nella buca di Palazzo Chigi, dal gran Suggeritore, Rocco Casalino. Che dalla sua postazione invisibile ma strategica detta il ritmo al premier. Il codice naturalmente è in linea con questi tempi sincopati e accelerati in cui la realtà scappa via tutti i giorni. E così il gran Visir non ha scritto un poderoso tomo, come il suo illustre precedessore una novantina di anni fa, ma ha concentrato i suoi studi brillanti, con tanto di gavetta al *Grande Fratello*, in una massima: dare ogni giorno ai giornalisti (...)



segue a pagina **10**

CASO CAMICI

Soldi, eredità e conti: tutti addosso a Fontana

Luca Fazzo

Il clima giudiziario intorno a Attilio Fontana somiglia sempre più a un accerchiamento. Le forze messe in campo dalla Procura dicono chiaramente che la vicenda dei camici è solo il varco per ricostruire gli affari del leghista.

a pagina **11**

IL CASO PIACENZA

Droga e soldi in caserma Ora indaga l'Antimafia

a pagina **15**

L'OFFERTA SUPERA IL 70%

Intesa scala Ubi Il grande risiko riparte da Mps

di **Marcello Zacchè**

Un'offerta d'acquisto ostile tra due banche italiane non si era mai vista. Entrare nella banca di un altro significa accedere ai segreti di milioni di famiglie ed imprese, scoprire (...)

segue a pagina **17**
De Francesco a pagina **17**

*IN ITALIA. FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)



CORSA STRAVOLTA, SALVI SOLO GLI ULTIMI KM

Sarà una Milano-Sanremo senza... la Liguria

Pier Augusto Stagi

Nulla sarà più come prima, almeno per quest'anno. Stagione scompaginata, stravolta in tutto e per tutto. C'era una volta la Milano-Sanremo e quest'anno non ci sarà. O meglio, andrà in scena un'altra cosa, con solo i 40 km finali della Classicissima, per il resto di questa edizione storica numero 111 che si correrà eccezionalmente l'8 di agosto, non è rimasto quasi nulla.

Alla fine i 13 sindaci del Savonese, a (...)

segue a pagina **25**

AVEVA 100 ANNI

Addio Tedeschi un secolo da gigante del palcoscenico

Stefania Vitulli

a pagina **22**

TRA MERCATO E SOGNI

L'ombra cinese su Messi fa impazzire gli interisti

Nicolò Schira

a pagina **24**



2.024.000 Lettori (Audipress 2019/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 65 - Numero 179

QN Anno 21 - Numero 208

IL GIORNO

MERCOLEDÌ 29 luglio 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

MD

Il viaggio fra Milano, Pavia, Varese e Monza

Coltellate, rapine e botte Non è più movida ma un campo di battaglia

Servizio a pagina **15**



OGGI IN REGALO
SPECIALE UNIVERSITÀ



MD

Stato d'emergenza, proroga con rissa

Poteri speciali fino al 15 ottobre ma senza Dpcm. Conte: «Troppi fronti aperti nella lotta al Covid, non c'era scelta» Migranti e scuola le priorità. Opposizione all'attacco. Meloni: «Deriva liberticida». E Salvini chiama Mattarella

Colombo a pagina **3**

Bocelli, il «negazionista»

Non c'è scampo per chi canta fuori dal coro

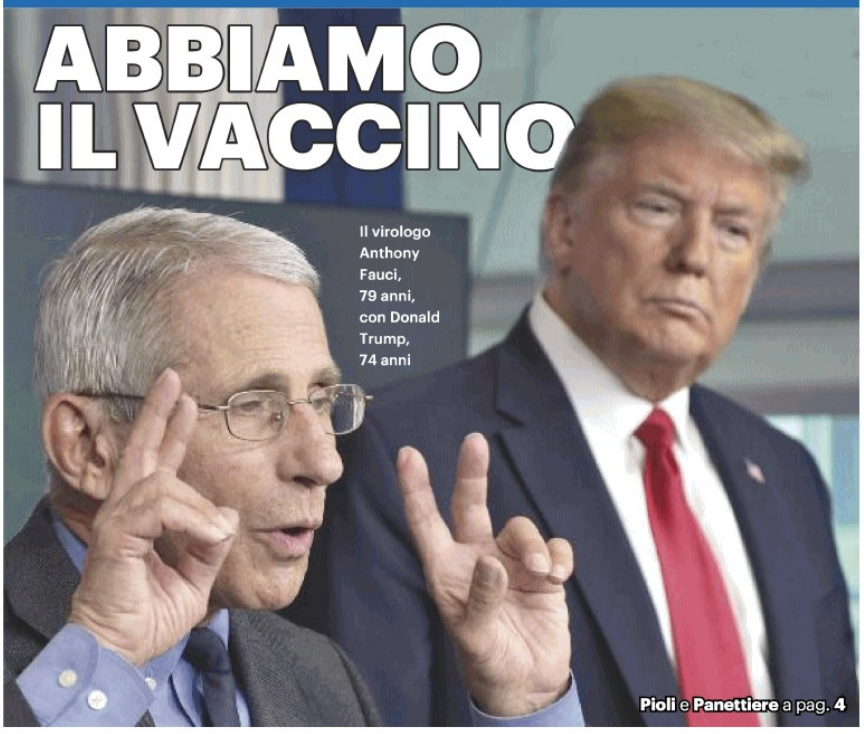
Massimo Donelli

Le parole sono pietre. Esser lapidato è un attimo. Da ieri lo sa bene Andrea Bocelli, voce italiana numero uno al mondo, accusato di essere il negazionista del Covid 19. Perché?
Perché ha detto ciò che molti, pur rispettando la quarantena, hanno pensato nei giorni terribili dall'8 marzo al 3 giugno: «Mi sono sentito umiliato e offeso per la privazione della libertà di uscire di casa senza aver commesso crimine alcuno».
E perché ha aggiunto ciò che, ora, a torto o a ragione, molti pensano: la situazione in Italia è meno drammatica. Bocelli ha parlato in Senato. Assieme a Matteo Bassetti, Massimo Clementi e Alberto Zangrillo, tre professori che, in prima persona, hanno combattuto contro la pandemia.

Continua a pagina **2**

ANTIDOTO AL CORONAVIRUS, L'AMERICA ACCELERA SUI TEST FINALI
IL VIROLOGO FAUCI: PRONTI IN OTTOBRE. PUTIN: ARRIVIAMO PRIMA

ABBIAMO IL VACCINO



Il virologo Anthony Fauci, 79 anni, con Donald Trump, 74 anni

Pioli e **Panettiere** a pag. **4**

DALLE CITTÀ

Milano, la nostra inchiesta

Viaggio nella capitale dei grattacieli ormai svuotata dallo smart working

Lazzari nelle **Cronache**

Milano, la guerra in Galleria

«Vogliono cacciare i marchi storici» Quattro ricorsi al Tar

Mingoia nelle **Cronache**

Milano, il nodo sicurezza

Allerta monopattini 75 incidenti in città in meno di due mesi

Palma nelle **Cronache**



Dal 2021 soglia a 50 euro. Occhio alle clonazioni

Bancomat senza pin Opportunità e rischi

Perego a pagina **12**



Scomparso a 100 anni. Esordì in prigionia

Il lager, il teatro, la tv Tedeschi, vita d'attore

Cumani a pagina **28**

MT motori elettrici
26 ANNI
M.T. Motori Elettrici s.r.l.
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com
IO COMPRO ITALIANO



Domani l'ExtraTerrestre

SICILIA Parla Giulio Gelardi, il più famoso produttore di manna al mondo, una dolcezza millenaria tutelata da Slow Food (e dalla Bibbia)



Culture

INTERVISTA Incontro con la filosofa brasiliana Márcia Tiburi che a causa delle minacce ha lasciato il paese

Francesca Maffioli pagina 10



Visioni

GIANRICO TEDESCHI Addio al grande attore, l'esperienza del lager, il lavoro fra teatro, grande schermo e tv

Gianfranco Capitta pagina 13

quotidiano comunista

il manifesto

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 29 LUGLIO 2020 – ANNO L – N° 180 www.ilmanifesto.it euro 1,50



PROROGA FINO AL 15 OTTOBRE, IL SENATO APPROVA. E OGGI SI VOTA LO SCOSTAMENTO DI BILANCIO

Stato d'emergenza, avanti con paletti

Stato d'emergenza prorogato ma solo sino al 15 ottobre: due settimane in meno di quanto previsto dal governo. Il Senato ha dato il via libera alla mozione della maggioranza, votata dopo l'intervento del premier Conte (un'arringa) a cui è seguito l'attacco delle opposizioni. Stato d'emergenza, ma fino a un certo punto. Con pali e paletti studiati per limitare nei fatti quei poteri del premier che sulla carta dovrebbero essere «pieni». Il governo è impegnato a definire «con norma primaria» le eventuali limitazioni delle libertà fondamentali e a coinvolgere il Parlamento «nelle fasi attuative» dello stato d'emergenza, oltre che a garantire la riapertura delle scuole in settembre e ad assicurare lo svolgimento delle elezioni regionali e del referendum, il 20 e 21 settembre, senza chiudere le scuole.

ANDREA COLOMBO PAGINA 4

DECRETO SEMPLIFICAZIONI

«È un attacco all'ambiente»

È un disastro il «decreto Semplificazioni» approvato giorni fa dal governo e ora approdato in Senato. Anzi è l'anticamera delle «devastazioni». Così lo definiscono 160 movimenti, organizzazioni nazionali e comitati interregionali, da nord a sud dello Stivale

SERENA GIANNICO PAGINA 4



Fuoco amico

Tre migranti uccisi e due feriti. La guardia costiera libica spara per impedire la fuga di un gruppo di profughi dopo averli bloccati in mare. La denuncia dell'Oim contro l'Europa che si ostina a ritenere l'inferno della Libia un «posto sicuro». Pd e LeU chiedono al governo di riferire in parlamento: «Basta finanziare chi viola i diritti umani» pagine 2,3

Migranti salvati a nord della Libia foto Ap

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

Migranti

Vivi o morti, giocati al tavolo politico-elettorale

FILIPPO MIRAGLIA

Un respingimento illegittimo, delegato dall'Italia e dall'Ue ai libici per aggirare le convenzioni internazionali, si conclude in tragedia, davanti agli occhi del mondo. Tre sudanesi sono stati uccisi, e altri quattro feriti durante un'operazione di sbarco operato dalla cosiddetta guardia costiera libica.

— segue a pagina 15 —

Referendum

Il taglio progressivo della democrazia rappresentativa

FRANCO ASTENGO

La riduzione del numero dei parlamentari, il monocameralismo oppure la differenziazione del bicameralismo paritario con altre modifiche della legge elettorale hanno storicamente fatto parte dei programmi istituzionali della sinistra comunista.

— segue a pagina 15 —

INCHIESTA CAMICI

Bahamas-Svizzera, le omissioni di Fontana



Sarebbe stato l'ufficio legale di Aria, la centrale per gli acquisti lombarda, a non accettare la fornitura dei 75 mila camici da parte di Dama, società del cognato del governatore. Stando ai pm Fontana nel 2016 sarebbe stato inoltre multato dell'Anac per aver omesso dallo stato patrimoniale i 5 milioni scudati dalle Bahamas **DEL VECCHIO** PAGINA 6

CASERMA LEVANTE

Carabinieri, vittima sporge querela

Trapelano i particolari della querela che una delle vittime dei carabinieri della Levante, già identificate dagli inquirenti, sta preparando contro i militari che il 3 aprile scorso lo arrestarono. «Illegalmente», secondo la procura di Piacenza. L'uomo racconta di essere stato prelevato da Montella, Falanga e Cappellano, tre dei carabinieri finiti in carcere, mentre era al lavoro e accompagnato a casa dove vive con i genitori. Violenze e soprusi. E parte della marijuana sequestrata sarebbe stata trafugata da Montella per «avvantaggiare» il proprio «sodalizio criminale», secondo i pm. PAGINA 6

all'interno

Iraq *La torrida estate tra cortei e repressione*

CHIARA CRUCIATI PAGINA 9

Usa *Stadi e piazze uniti nelle proteste anti-razziste*

MARINA CATUCCI PAGINA 9

Cuba *Sconfitto il Covid parte la «modernizzazione»*

ROBERTO LIVI PAGINA 16

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

MD -1 PROSSIMA APERTURA CASAVATORE (NA) VIA TAVERNA ROSSA, 135 Buona Spesa, Italia!

IL MATTINO

Fondato nel 1892

€ 1,20 ANNO CXXVIII- N° 208 ITALIA

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

Mercoledì 29 Luglio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

MD -1 PROSSIMA APERTURA CASAVATORE (NA) VIA TAVERNA ROSSA, 135 Buona Spesa, Italia!

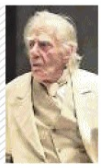
L'estate del 1860
Quell'ultimo giro in carrozza di Francesco II e Maria Sofia
Gigi Di Fiore a pag. 37



Il festival
Venezia in Mostra con meno glamour poker di film italiani
Titta Fiore a pag. 16



Morto a 100 anni
Tedeschi, una vita per il teatro iniziò a recitare in un lager nazista
Katia Ippaso a pag. 17



«Sud, si parte dall'alta velocità»

▸Gualtieri: «Prioritarie la Napoli-Bari e la linea veloce tra Salerno e Reggio Calabria»
Via la cabina di regia sul Recovery Fund. Conte: il piano deve essere pronto a ottobre

Alta velocità ferroviaria e banda ultralarga al Sud: è qui che si concentreranno, già dalla fase iniziale, gli investimenti che il governo intende mettere in campo. La strategia del governo è stata presentata dal ministro dell'Economia Gualtieri: prioritarie la Napoli-Bari e la linea veloce Salerno-Reggio Calabria. Intanto parte la cabina di regia sul Recovery Fund, Conte: il piano deve essere pronto a ottobre.

Cifoni, Evangelisti, Gentili *alle pagg. 2 e 3*

Da dove ripartire

Va recuperato il modello Cassa del Mezzogiorno

Giorgio La Malfa

Il precedente storico delle decisioni del Consiglio europeo dei giorni scorsi sul Next Generation Eu, di cui l'Italia dovrebbe essere la principale beneficiaria, è il piano Marshall che gli Stati Uniti annunziarono nel 1947 e realizzarono nel quinquennio successivo per aiutare l'Europa a uscire dalle rovine della guerra.

Continua a pag. 43

L'intervento

La sfida al virus vinta dall'Europa senza egoismi

Ursula von der Leyen
Paolo Gentiloni

Non sempre la Storia si ripete, ma per l'Europa tradizionalmente è stato così. O almeno finora. Di fronte a un virus che ha distrutto vite e mezzi di sussistenza in tutto il mondo, l'Europa non ha ceduto agli antichi istinti né ha riaperto le ferite non ancora cicatrizzate. Le ferite della crisi finanziaria di un decennio fa. Abbiamo invece scelto di sostenerci reciprocamente e di investire in un futuro comune.

Continua a pag. 43

I focus sul Mezzogiorno tradito

I migranti delle cure portano al Nord 1,5 miliardi all'anno

Marco Esposito

Sanità, tra Recovery Fund e, se utilizzato, Mes ci sono le risorse perché il Sud recuperi terreno. Ma forse il Nord non spingerà perché siano utilizzate nel Mezzogiorno. Quattro regioni del Nord - Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto e Toscana - meta delle migrazioni sanitarie assorbono infatti 1,5 miliardi di euro soprattutto dal Mezzogiorno.

A pag. 4

L'intervista

Il vescovo Di Donna «I fondi europei ai più bisognosi»

Nando Santonastaso

I soldi dell'Europa dovranno essere distribuiti dove ce più bisogno», per il vescovo di Acerra Di Donna non è tempo di egoismi dei ricchi e frammentazioni.

A pag. 5

Pscichiatri in allarme

La grande paura di uscire di casa il male oscuro post lockdown

Lucilla Vazza

L'omicidio-suicidio di a Portici segna una novità nella narrazione delle tragedie familiari, dei femminicidi. Per la prima volta tra le cause del disagio che avrebbe innescato la molla omicida, ci sarebbe l'ossessione di ammalarsi di Covid. Da mesi l'Oms lancia l'allarme e invita i governi ad attrezzarsi perché la terza emergenza causata dalla pandemia accanto a quella strettamente clinica ed economica sarà, anzi è già, quella della salute mentale.

A pag. 12

Tra presente e futuro L'Inter vince 2-0, oggi le firme del nuovo bomber



Napoli ko, si consola con la stella Osimhen



L'annuncio di De Laurentiis
«Contro lo strapotere Juve la Figc pensa ai play off»

Ciriello, *l'inviato* **Taormina, Trieste, Ventre** *e* **servizi** *da pag. 18 a 21.* **Francesco De Luca** *a pag. 43*

L'inchiesta sui camici

Caso Fontana la Finanza dal cognato

La perquisizione nell'azienda tessile Faro dei pm su eredità e conti esteri

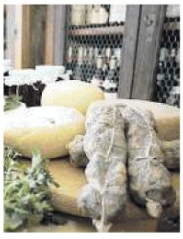
La guardia di finanza di Milano ha perquisito la sede della società Dama spa, di proprietà di Andrea Dini, cognato del presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana, nell'ambito dell'inchiesta sulla fornitura di camici che vede indagati entrambi. Ma il faro dei pm è posato sul conto legato a un trust costituito nel 2005 alle Bahamas dalla madre anziana di Fontana. Un tesoro di 5,3 milioni che il presidente lombardo ha ereditato e nel 2015 ha depositato su un conto in Svizzera di cui, fino a quando non è emerso nell'inchiesta, non si sapeva nulla.

Ajello, Errante, Pucci *alle pagg. 6 e 7*

Dai sandali di Positano ai taralli

Amazon, Campania superstar è boom per i prodotti tipici

Valerio Iuliano



Il commercio digitale sfrutta l'onda lunga del lockdown. Oltre due milioni di italiani si sono avvicinati all'e-commerce. E in Campania il boom si è tradotto in un incremento di affari per le piccole e medie aziende che vendono sulle piattaforme online, anzitutto Amazon, che sono circa il 20% in più rispetto allo scorso anno. Dai prodotti tipici enogastronomici a quelli dell'artigianato della moda, la Campania è la più ricercata.

In Cronaca



Il San Carlo in piazza

L'Aida seduce il Plebiscito ma Kaufmann non brilla

Stefano Valanzuolo



«Aida» in piazza Plebiscito con Jonas Kaufmann che incanta i fan napoletani. Il suo Radames, collaudato, gronda eroismo. Una performance importante, quella del cantante tedesco, affiancato, nella circostanza da due voci femminili di almeno pari pertinenza e valore: la napoletana Anna Pirozzi, nel ruolo del titolo, e Anita Rachvelishvili, tra le migliori Amneris oggi in circolazione.

A pag. 38

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 29/07/20 ----
Time: 29/07/20 00:35

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

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 29/07/20-N:

Decò
supermercatideco.it

Il Messaggero
NAZIONALE

€ 1,40* ANNO 142 - N° 208 ITALIA
Sped. in A.P. D.L.353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

Mercoledì 29 Luglio 2020 • S. Marta
IL GIORNALE DEL MATTINO
Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Decò
supermercatideco.it

Salute
Afa, l'invasione di zanzare e ragni ecco tutte le armi per difendersi
Valenza a pag. 21



Mostra anti-Covid
Venezia rilancia con film di qualità senza Hollywood c'è molta Italia
Satta a pag. 25



Zaniolo, ancora guai
Roma, con il Toro match per l'Europa Lazio, c'è il Brescia Inter e Atalanta ok
Nello Sport



Il Messaggero
3 PUNTI
ilmessaggero.it/sport

I conti del governatore

Trasparenza lombarda a corrente alternata

Massimo Martinelli

Ridurre la paradossale vicenda che sta investendo Attilio Fontana ad una questione giudiziaria è fuorviante. E anche riduttivo. Per difenderlo, i vertici della Lega hanno steso intorno alla sua poltrona sacchetti di sabbia pieni di frasi di circostanza: sulle inchieste a orologeria, sul sistema Palamara, sulla presunta disparità di trattamento di cui avrebbe goduto il governatore Nicola Zingaretti, nel Lazio, a proposito di quell'altra vicenda inqualificabile che è la truffa delle mascherine su cui - pure - indaga la procura di Roma.

Il punto è che non è questo il punto. E occorre fare chiarezza affinché ci sia una visione nitida dei fatti. Partiamo dall'appalto dei camici che la ditta del cognato di Fontana si è visto assegnare senza gara. Erano i giorni dell'emergenza, i medici non avevano mascherine nemmeno per andare in corsia, c'era un bisogno assoluto di dispositivi di protezione di qualsiasi tipo. La procedura veloce era ammessa; è la stessa procedura semplificata che ha consentito ad un'altra ditta di farsi pagare dalla Regione Lazio alcuni milioni per un lotto di mascherine mai consegnato.

Dunque, per dare l'appalto al cognato di Fontana non era necessaria una gara pubblica. Certo, che ci fosse un grado di affinità è stato taciuto e Fontana dice di non essere stato informato. Ma alla fine i camici non sono stati consegnati e - soprattutto - non sono stati pagati.

Continua a pag. 16

Fontana, perquisita la società del cognato

ROMA Alla ricerca dei camici non consegnati. Adesso i militari del nucleo di polizia valutaria vogliono capire che fine abbia fatto la merce che la Dama spa non ha mai consegnato alla Regione Lombardia. Quei 25mila capi che dovrebbero ancora trovarsi nei magazzini della società. Lunedì i finanzieri erano tornati in Regione, ieri si sono presentati nei depositi dell'azienda per fare chiarezza sul pasticcio della commessa. Indagini anche sui conti del governatore Fontana.

Errante a pag. 2



Proteste dei medici sotto l'edificio della Regione Lombardia

Così crolla l'immagine di un partito

Il fallimento del "rito ambrosiano" diventa un danno per tutto il Paese

Mario Ajello

Attilio Fontana dovrebbe dimettersi per dilettantismo, opacità, inaffidabilità. Il garantismo non c'entra niente nel suo caso. C'entra il fatto che è saltata una delle maggiori imposture dell'Italia politica degli ultimi decenni. Quella del «rito ambrosiano», così viene chiamato dai leghisti con malriposto orgoglio. Starebbe a significare la virtuosità lombarda rispetto alla limacciosità romana. *A pag. 3*

«Riforme, il piano entro ottobre»

▸Conte alla cabina di regia sul Recovery: «Ripartiamo da digitale, infrastrutture e treni»
▸Stato d'emergenza, è proroga. Niente urne nelle scuole. Sanità, 1,4 miliardi in più al Nord

ROMA La prima riunione (in notturna) della cabina di regia per decidere come spendere i 209 miliardi del Recovery fund è durata 70 minuti. Ma è servita, come ha spiegato il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, «a definire le modalità tecniche per la redazione» del Recovery plan. «Il piano sarà pronto entro ottobre», assicura Conte. Si parte da digitale, infrastrutture e treni. Scuola, arriva la proposta di non votare nelle aule per le regionali.

Cifoni, Evangelisti e Gentili alle pag. 4, 5, 7 e 9

Dopo le liti per Raffaello e l'influencer, il ministero riabilita il Comitato



Ferragni agli Uffizi: Schmidt nel mirino

Chiara Ferragni e Eike Schmidt, direttore degli Uffizi di Firenze Larcan a pag. 24

L'intervento

«La sfida del virus vinta dall'Europa senza cedere agli antichi egoismi»

Ursula von der Leyen e Paolo Gentiloni



Non sempre la Storia si ripete, ma per l'Europa tradizionalmente è stato così. O almeno finora. Di fronte a un virus che ha distrutto vite e mezzi di sussistenza in tutto il mondo, l'Europa non ha ceduto agli antichi istinti.

Continua a pag. 16

Tripoli, uccisi tre sudanesi. Il governo svuota Lampedusa

Libia, spari sui migranti in fuga

Cristiana Mangani

Tre migranti sudanesi sono stati uccisi e quattro feriti mentre tentavano la fuga. Erano stati riportati a terra a Khums, a est di Tripoli, dalla Guardia costiera libica dopo essere stati intercettati in mare. A denunciare l'episodio è stata l'Oim, l'Organizzazione internazionale per le migrazioni, mentre l'Unhcr ha sollecitato un'indagine urgente. Intanto in Italia continua l'emergenza sbarchi. Il ministro ha inviato 400 soldati a Lampedusa e ha fatto svuotare l'isola dai migranti. Le rotte dalla Tunisia. *A pag. 12*

Rocce sui bagnanti, scogli fatali

Sardegna, Sicilia e Toscana il giorno nero delle spiagge



ROMA Giornata nera per spiagge e scogliere italiane. In poche ore ieri due episodi tragici hanno stravolto il già provato spirito vacanziero del Paese. Una donna morta in Sardegna e un padre con la figlia feriti da rocce franate in Toscana, hanno infatti riaperto il dibattito sulla sicurezza delle spiagge.

Malfetano a pag. 15

IL SAGITTARIO
COGLIE NEL SEGNO

Buongiorno, Sagittario! Dopo quattro mesi di Venere opposta, assistiamo a una sorprendente conclusione di luglio anche per la vita sentimentale. Luna che arriva nel segno, per la seconda volta in un mese (effetto dell'anno bisestile) si associa al Sole in Leone, che è il massimo splendore, a Marte in Ariete, che è invece la massima forza. Conoscete l'obiettivo da colpire, puntate la freccia infiammata. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

Dalla Theron a Bebe Vio, l'hashtag per dire «siamo tutte sorelle»

Donne, aiuto social in bianco e nero

ROMA Una campagna per le donne fatta dalle donne, a livello mondiale, senza distinzione di continente o di lavoro. È l'ultima sfida lanciata attraverso i social network e che, in poche ore, ha raccolto milioni di adesioni, dal mondo del cinema a quello dello sport: Black and White Challenge, questo il nome, ha letteralmente invaso Instagram, ma anche Facebook e Twitter, di scatti di celebrità in bianco e nero. L'obiettivo è dare visibilità alle donne per sensibilizzare l'opinione pubblica su violenze, povertà e assenza di pari opportunità.

Verrazzo a pag. 14



Da Joffrin all'Italia

Giornalisti-politici e viceversa: quelle porte troppo girevoli

Maria Latella

Giornalisti che diventano politici e politici che si improvvisano conduttori tv. Le sliding doors di due mondi che si amano e si detestano non sono mai state così comunicanti.

Continua a pag. 16

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

-TRX II:28/07/20 23:50-NOTE:

2.024.000 Lettori (Audipress 2019/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 135 - Numero 179

QN Anno 21 - Numero 208

il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 29 luglio 2020
1,60 Euro

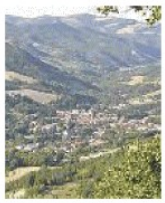
Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

MD

Nel Forlivese

Il paesino che offre vacanze gratis «Boom di telefonate»



Cappelli a pagina 15

DOMANI IN REGALO
SPECIALE SALDI



MD

Stato d'emergenza, proroga con rissa

Poteri speciali fino al 15 ottobre ma senza Dpcm. Conte: «Troppi fronti aperti nella lotta al Covid, non c'era scelta» Migranti e scuola le priorità. Opposizione all'attacco. Meloni: «Deriva liberticida». E Salvini chiama Mattarella

Colombo a p. 3

Bocelli, il «negazionista»

Non c'è scampo per chi canta fuori dal coro

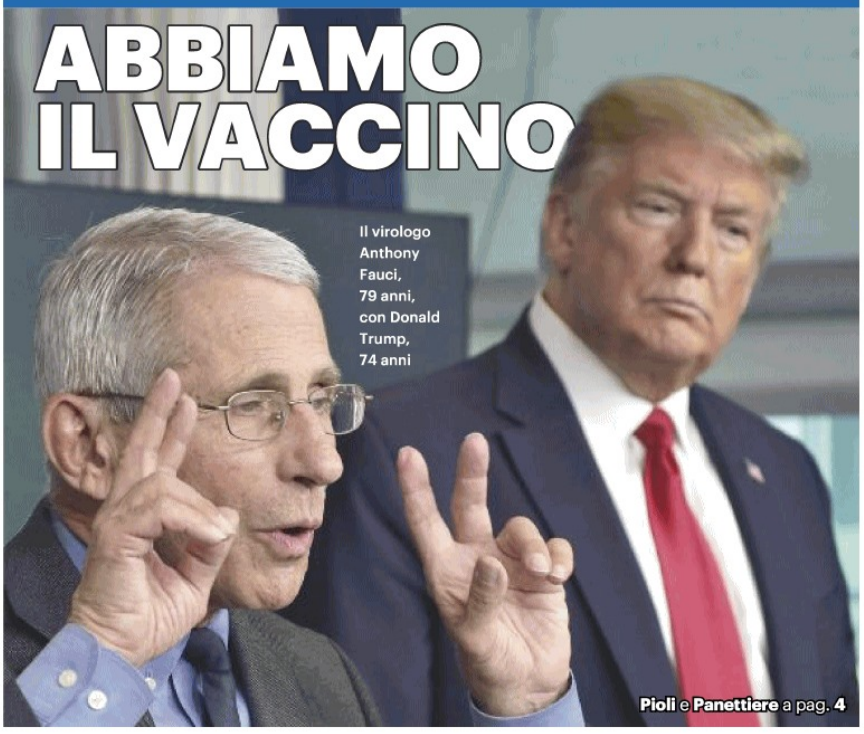
Massimo Donelli

Le parole sono pietre. Esser lapidato è un attimo. Da ieri lo sa bene Andrea Bocelli, voce italiana numero uno al mondo, accusato di essere il negazionista del Covid 19. Perché?
Perché ha detto ciò che molti, pur rispettando la quarantena, hanno pensato nei giorni terribili dall'8 marzo al 3 giugno: «Mi sono sentito umiliato e offeso per la privazione della libertà di uscire di casa senza aver commesso crimine alcuno».
E perché ha aggiunto ciò che, ora, a torto o a ragione, molti pensano: la situazione in Italia è meno drammatica. Bocelli ha parlato in Senato. Assieme a Matteo Bassetti, Massimo Clementi e Alberto Zangrillo, tre professori che, in prima persona, hanno combattuto contro la pandemia.

Continua a pagina 2

ANTIDOTO AL CORONAVIRUS, L'AMERICA ACCELERA SUI TEST FINALI
IL VIROLOGO FAUCI: PRONTI IN OTTOBRE. PUTIN: ARRIVIAMO PRIMA

ABBIAMO IL VACCINO



Il virologo Anthony Fauci, 79 anni, con Donald Trump, 74 anni

Pioli e Panettiere a pag. 4

DALLE CITTÀ

Bologna, il cittadino onorario

Bonaccini difende Mihajlovic nella bagarre sui social

Rosato in Cronaca

Bologna, il piano dell'aeroporto

Marconi, tecnologia e nuovi addetti contro il virus

Zuppiroli in Cronaca

Bologna, 100 e lode all'esame

Maturi, intelligenti e senza paura: ecco i 'bravissimi'

Ussia in Cronaca



Dal 2021 soglia a 50 euro. Occhio alle clonazioni

Bancomat senza pin Opportunità e rischi

Perego a pagina 12



Scomparso a 100 anni. Esordì in prigionia

Il lager, il teatro, la tv Tedeschi, vita d'attore

Cumani a pagina 28

MT motori elettrici
26 ANNI
M.T. Motori Elettrici s.r.l.
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com
IO COMPRO ITALIANO

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

MERCOLEDÌ 29 LUGLIO 2020

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 179, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

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

LA SENTENZA CHE HA PROSCIOLTO I DUE GIOVANI

«Martina non stava scappando» Ecco il perché dell'assoluzione

D'ANNA / PAGINA 22



GENOVA, PARTE IL TEST PER I MONOPATTINI

Auto e moto sulle ciclabili, scattano le prime multe

COLUCCIA E FAGANDINI / PAGINA 16



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia/Marittimo	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Album	Pagina 27
Xte	Pagina 30
Sport	Pagina 34
Meteo	Pagina 39

IL RIPRISTINO TOTALE DELLE DUE CORSIE IN LIGURIA ARRIVERÀ PERÒ SOLO LA SETTIMANA PROSSIMA DOPO L'INAUGURAZIONE DEL PONTE

Ministero contro Autostrade «Pagate i danni dei cantieri»

La replica dell'azienda: i ritardi non sono colpa nostra, oggi concludiamo le ispezioni nelle gallerie

IL COMMENTO

LUCA UBALDESCHI

LA BEFFA ALL'INTERESSE COMUNE

Quello che pensavamo non potesse accadere, è da ieri nero su bianco: il ponte Genova San Giorgio sarà inaugurato prima della completa chiusura dei cantieri autostradali in Liguria.

L'annuncio della fine delle ispezioni nelle 285 gallerie gestite da Autostrade contiene una chiosa: per avere la riapertura totale delle due corsie serviranno altri giorni per interventi di manutenzione. Fino al 2 agosto, forse il 3 o il 4, in altri casi anche dopo. Non conta tanto il giorno, quanto il messaggio: ancora un rinvio, ancora disagi, ancora un'economia penalizzata. Ricordate? Ci era stato detto che la fase più critica sarebbe terminata il 30 giugno, poi il 10 luglio, il 15, infine il 28. Un balletto di date che sa di beffa e sul quale assistiamo a uno sconfortante scambio di accuse: la ministra De Micheli incolpa Autostrade di non aver rispettato le scadenze, l'azienda dice di aver dovuto subire direttive impossibili da mettere in pratica. Con il corredo di un inevitabile scivolamento dell'emergenza sul terreno della campagna elettorale e gli attacchi incrociati del presidente della Regione e del suo primo sfidante.

Il risultato è una nebulosa in cui ancora non si capisce dove stiano le colpe e le uniche certezze sono nel conto dei danni che aumentano e nella consapevolezza che l'interesse comune resta in un angolo. Fermo, come in un ingorgo qualsiasi.

SERVIZI / PAGINE 2-5



TURISTI E LAVORI IN CORSO, MILANO-SANREMO VIETATA NELLA PROVINCIA DI SAVONA

ARRICHIELLO, BASSO E PARODI / PAGINA 5

Uno spettacolare passaggio della Classicissima nella zona di Capo Noli: l'edizione 2020 non lo prevederà

TRE MORTI SU UN GOMMONE DI SUDANESI. ALTRI 200 SBARCATI A LAMPEDUSA. INVIATI 400 SOLDATI IN SICILIA

Libia, spari sui migranti soccorsi

I numeri degli sbarchi in Italia crescono inesorabili. Le Guardie costiere di Tunisia e Libia, come richiesto dal governo italiano, sono più rigorose nei controlli. Ma la situazione in Libia è critica. Si spara sui naufraghi, è accaduto con un gommone di sudanesi: 3 morti e vari feriti, alla fine. L'Unhcr e l'Oim chiedono un'indagine accurata. Ma in Italia riprendono fiato le polemiche politiche. E il governo resta nel mezzo, infilzato dalle accuse di destra e di sinistra, radicali e Italia viva.

ALBANESE E GRIGNETTI / PAGINA 8 E 9

L'INTERVISTA

MARCO ZATTERIN / PAGINA 9

Lévy: «L'Ue ora si svegli Salvini nefasto per l'Italia»

DURERÀ FINO AL 15 OTTOBRE

Covid, prorogata l'emergenza La destra attacca: deriva liberticida

Inevitabile. Così il premier Giuseppe Conte ha definito la proroga dello stato di emergenza causa Covid. «Il virus circola ancora», ha detto. Termine ultimo il 15 ottobre, due settimane in meno di quanto previsto finora. Salvini, sconcertato per il provvedimento, ha telefonato a Mattarella. Giorgia Meloni, leader di FdI attacca: «Questa deriva liberticida farà scappare turisti e investitori». CARRATELLI, LA MATTINA E PINNA / PAGINE 6 E 7

ROLLI



LA POLEMICA

MASSIMO CACCIARI

UNA SCUOLA SENZA ROTELLE

Mentre si sforza encomiabilmente di cambiare il volto dell'Italia e di renderci migliori, non sarebbe disdicevole che il nostro Governo, senza alternative se non catastrofiche, evitasse qualche superflua idiozia. Sulla scuola e sulla follia dei provvedimenti che la riguardano – dall'esaltazione dell'insegnamento a distanza alle norme sul "social distancing" applicate a giovani che la sera si abbracciano tranquillamente in ogni luogo - ho già detto usque ad nauseam. L'ARTICOLO / PAGINA 11



BUONGIORNO

Le majorettes

MATTIA FELTRI

Pare di aver capito che, quando le barche dei migranti si avvicinano alle coste di Malta o d'Italia, i due paesi adottino un'innovativa strategia bilaterale: fanno finta di nulla. Visto qualcosa? Io no. Sentito niente? Niente, e tu? Sai mai che le barche abbandonate in mezzo al mare non rientrino in acque libiche, e talvolta lo fanno. Poi in Libia magari succede come ieri, che la barca è stata smitragliata dalla guardia costiera e tre migranti sono morti. Dopo di che sì, c'è anche la signora tunisina in arrivo col barboncino, ci sono sbarchi quotidiani, centri d'accoglienza riempiti di dieci volte la capienza, fughe di massa. Le cose non vanno benissimo. E infatti le più illuminate leadership italiane si sono mobilitate alla velocità della folgore. Luigi Di Maio s'è rammaricato della quantità di migranti evasi e della disattivazione dei rimpatri con la Tunisia, e ha esortato il governo a non tergiversare. Nicola Zingaretti ha rilevato l'assenza o la grave insufficienza di una politica della migrazione, e una sostanziale disattenzione sui diritti umani, lacune da addebitare all'elusivo governo. Nicola Fratoianni, e con lui l'intera sinistra più radicale, ricorda sconcertato i finanziamenti alle milizie libiche, che dichiarano il governo in carica a corto di dignità. Il più incontenibile è Matteo Orfini, equipaggiato delle accuse più irrimediabili: vergogna, orrore eccetera. Tutto giusto, per l'amor del cielo. C'è solo un piccolissimo problema: si tratta del governo di cui sono ministri, fondatori, sostenitori, capi partito, frontman, majorettes. E soprattutto si tratta del governo di cui sono la migliore garanzia: il prossimo, quello di Salvini. —



€ 2 in Italia — Mercoledì 29 Luglio 2020 — Anno 156°, Numero 207 — ilsole24ore.com

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

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Venerdì con Il Sole
Dal 1° agosto nuovi incentivi sulle auto: guida alle regole e modelli agevolati
Inserto estraibile di quattro pagine



Bonus 110%
Per la Cassazione cappotto termico lecito anche se viola le distanze
Giulio Benedetti
Servizio a pag. 24

varco
DAL 1965 UN RIFERIMENTO SICURO
AGOSTO APERTO
AUTO NUOVE
USATO
ASSISTENZA
Ford

FTSE MIB 19902,63 -0,59% | SPREAD BUND 10Y 159,40 +6,30 | €/$ 1,1717 -0,37% | BRENT DTD 43,73 +1,41% | Indici&Numeri → PAGINE 26-29

Intesa oltre il target, in cassa il 71% di Ubi

BANCHE

Le adesioni dei soci di Ubi hanno toccato quota 71,9%, sopra l'obiettivo di due terzi

Per Ca' de Sass diventa possibile la fusione per incorporazione

Edizione chiusa in redazione alle ore 22

Intesa Sanpaolo mette definitivamente le mani su Ubi. L'Offerta pubblica di acquisto e scambio (Opas) di Ca' de Sass sull'ex popolare è andata a segno: le adesioni dei soci di Ubi ieri hanno toccato il 71,9%, una quota che va ben oltre il 50%, prima soglia posta da Intesa per ritenere valida l'operazione. Ma il dato raggiunto ieri supera di slancio anche il 66%, vero obiettivo finale di Ca' de Sass, che si garantisce così il pieno controllo dell'assemblea straordinaria di Ubi, e si assicura la futura fusione per incorporazione. **Luca Davi** — *a pag. 3*

Le adesioni dei soci Ubi

Quota %	0	25	50	75	100	
Lunedì 20						5,23
Martedì 21						8,48
Mercoledì 22						17,16
Giovedì 23						26,40
Venerdì 24						32,60
Lunedì 27						43,48
Ieri						71,91

MORAL SUASION

Da Bce e Bankitalia stop a dividendi e bonus fino alla fine dell'anno

— *Servizio a pagina 2*

Dal fisco al Sud: caccia alle priorità per i fondi Ue

RECOVERY PLAN

Ieri la prima riunione: Mise e Mef puntano su piano 4.0 e detassazione investimenti

Infrastrutture, Pa digitale, innovazione. Maanche investimenti green. Mezzogiorno, lavoro e fisco. La prima riunione del Cipe, il Comitato interministeriale per gli affari europei scelto dal governo come snodo per la preparazione del Recovery plan italiano, fa subito prendere forma a una lunga lista della spesa, a cui ogni ministero si affretta a dare il proprio contributo.
Perrone, Trovati — *a pag. 8*



Ministro, Roberto Gualtieri

Di Agosto: Gualtieri: no alla doppia Plastic tax
Gianni Trovati — *a pag. 5*

EXPORT. LA FOTOGRAFIA DELL'ICE



I migliori e i peggiori. Sono stati gioielleria e farmaceutica, nel 2019, a mettere a segno le migliori performance dell'export. Male invece coke e autoveicoli

Di Maio: da export e imprese la risposta alla crisi da Covid



L'export e la forza delle imprese sono la risposta alla crisi economica causata dalla pandemia. Lo ha detto il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio alla presentazione del rapporto Ice. Le ambasciate - ha aggiunto - saranno la casa delle imprese. **Celestina Dominelli** — *a pag. 4*

LETTERA APERTA AL PREMIER

BASTA FINANZIAMENTI A PIOGGIA SERVE FARE SUBITO LE RIFORME

di **Matteo Salvini, Silvio Berlusconi** e **Giorgia Meloni**

Signor Presidente del Consiglio,
in questi mesi difficili l'intera opposizione ha assicurato un atteggiamento di responsabile lealtà istituzionale. Lo abbiamo fatto per senso del dovere verso la Nazione, che è per noi il valore supremo, non certo per esprimere un consenso alle politiche di un governo del quale non condividiamo nulla, né gli obbiettivi né i metodi e i comportamenti.

In questo spirito abbiamo reso possibile per due volte con il nostro voto determinante lo scostamento di bilancio: una misura molto grave perché significa nuovi debiti a carico delle future generazioni, ma anche una misura necessaria per non togliere liquidità al sistema produttivo in un momento drammatico.

— Continua a pagina 10

Pensioni, riforma con delega dal 2022

PREVIDENZA

La prossima legge di bilancio avrà un capitolo pensioni. Con la probabile proroga e il rafforzamento di Ape sociale e Opzione donna, accompagnati dalla cosiddetta "staffetta generazionale" e dal contratto di solidarietà espansiva. Ma per la riforma complessiva del sistema previdenziale occorrerà attendere ancora un anno. Il Governo punta a far scattare un intervento organico dal 1° gennaio 2022 con una legge delega, che avrà come primo obiettivo quello di evitare lo scalone collegato alla fine della sperimentazione di Quota 100. Che rimarrà in vigore fino al 2021, come ha confermato il ministro Catalfo.
Colombo e Rogari
— a pagina 20

PREVIDENZA

Effetto Covid sui conti Inps, patrimonio già azzerato

Davide Colombo — *a pag. 10*

Le imprese: sospendere gli ammortamenti

LA PROPOSTA

Sospendere l'imputazione a conto economico degli ammortamenti di beni materiali e immateriali. A chiederlo al Governo sono le imprese per evitare di chiudere i bilanci 2020 con forti perdite generate principalmente dagli effetti sfavorevoli dell'emergenza sanitaria da Covid-19. Le imprese chiedono una deroga al Codice civile da inserire nel decreto legge di agosto. L'idea di derogare era già stata proposta con un emendametno al decreto legge rilancio che, valutato dai tecnici e rimesso alla valutazione del Governo, non era poi stato approvato. Ora il tema torna all'ordine del giorno. **Marco Mobili** — *a pag. 7*

ASSONIME

Sterilizzate le perdite societarie rilevate durante la pandemia

Angelo Busani — *a pag. 22*

Alleviamo la Qualità.

Il metodo di allevamento, l'alimentazione naturale, le procedure per il benessere animale, fino all'impiego di tecnologie all'avanguardia nel processo di stagionatura ci permettono di offrire carni di eccellenza.

DISPENSA PANTANO
Tutta la nostra qualità con un clic a casa tua.
www.dispensapantano.it

PANTANO CARNI
Naturale Qualità.
www.pantanocarni.it

PANORAMA

PANDEMIA

Stato di emergenza fino al 15 ottobre Ok del Senato

La maggioranza impegna il governo «a definire come termine ultimo per lo stato di emergenza nazionale il 15 ottobre 2020» e a «definire, altresì, con norma primaria le eventuali misure di limitazione di libertà fondamentali». Lo si legge nel testo della risoluzione di maggioranza approvata ieri in Senato dopo le comunicazioni del premier Conte. Polemiche le opposizioni. — a pagina 10



Top manager. Marco Alverà è ad di Snam

UNA VACANZA ITALIANA

«Venezia, magia di un luogo unico che per me significa casa»

di **Marco Alverà**
— a pagina 18

GARANZIE ALL'EXPORT

Sace, nel primo semestre 20 miliardi per le imprese

Primo semestre in crescita per Sace che ha archiviato il periodo con 20 miliardi di risorse mobilitate per le imprese italiane. Di questi la cifra a sostegno di export e internazionalizzazione ha raggiunto gli 11 miliardi con un aumento del 37%. — a pagina 12

ECONOMIA AMERICANA

Coronavirus, la Fed proroga gli aiuti a fine anno

La Federal Reserve ha esteso fino al 31 dicembre 2020 i prestiti di emergenza introdotti per arginare le ricadute della pandemia sull'economia degli stati Uniti. Gli strumenti finanziari sarebbero scaduti il 30 settembre. — a pagina 20

TLC

Rete unica alla stretta: verso due diligence per Open Fiber

Stretta verso una rete unica delle tlc. Lo scenario più accreditato è che si vada verso una due diligence per selezionare l'investitore interessato a rilevare la quota dell'Enel in Open Fiber, ma questa volta di comune accordo con Telecom. — a pagina 15



DOMANI CON IL SOLE
«Il potere della gratitudine», ovvero la forza di un sorriso
In edicola al prezzo di 10,90 euro oltre il quotidiano

CRASTAN 1870
shop.crastan.it

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora INSTANT DRINKS

Mercoledì 29 luglio 2020
Anno LXXVI - Numero 208 - € 1,20
Santa Marta di Betania vergine

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366,tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale – D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbinamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50- a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Tirrenica (da Fiumicino a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6960

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

«Il virus circola ancora». Conte si fa approvare dal Senato la proroga lo stato di emergenza fino al 15 ottobre
Scelta insensata (siamo gli unici in Europa) che serve solo a garantire al governo altri mesi di strapotere

NO! NO! NO!



DI FRANCESCO STORACE

Lo stato di emergenza serve per processare Gianfranco Pittelli, l'ex parlamentare di Forza Italia sbattuto in carcere da sette mesi? Il procuratore Gratteri, per il suo maxi processone, ha bisogno dalle parti di Catanzaro di un'aula bunker per circa un migliaio di persone, tra centinaia di imputati, avvocati, cancellieri, poliziotti e ovviamente giornalisti. E il ministero della Giustizia ha dovuto fare ricorso allo stato di emergenza per siglare una convenzione col solito commissario Domenico Arcuri (...)

segue a pagina 3

DI MARCO GORRA

Delle due l'una: o l'Europa è integralmente popolata da cretini e per qualche caso fortunato gli unici svegli sono gli italiani, oppure qui c'è qualcosa che non torna.
Perché la decisione di prorogare al 15 ottobre lo stato di emergenza, esposta ieri dal presidente del Consiglio ed in procinto di essere adottata dal governo, arriva in totale e stridente controtendenza rispetto al resto del continente. In altre parole: a restare abbarbicati allo stato di emergenza manco fosse (...)

segue a pagina 5

Il Tempo di Oshø

L'innocente evasione dell'orso Papillon



Di Pietro a pagina 11

DI FRANCO BECHIS

No, signor presidente del Consiglio. Lei sarà abituato ormai a parlare davanti a platee che da tempo sono diventate "bimbe di Giuseppe Conte", quale che sia il loro genere. Qualcuno per stima nei suoi confronti, la gran parte pensando alle proprie terga che mai più nella vita potrebbero poggiarsi come ora su comode poltrone. Queste bimbe ieri hanno detto sì alla sua richiesta di proroga dello stato di emergenza in Italia fino al prossimo 15 ottobre. Ma noi che bimbe non siamo e cerchiamo di ragionare con la nostra testa, le urliamo il nostro No con tutto che il fiato che abbiamo in gola. Non c'è una sola parola delle 3.351 che lei ha letto in Senato per giustificare questa nuova prepotenza verso gli italiani (che nessun altro paese d'Europa e nessun paese libero del mondo ha adottato per un tempo così lungo) che motivi la gravità della sua richiesta. E per dirla fino in fondo (...)

segue a pagina 2

È ora di far tornare la politica

Almeno liberateci dalla dittatura dei comitati

Lenzi a pagina 4

Esperti contro

«C'è ancora a rischio»; «Falso» Riparte la guerra dei virologi

De Leo a pagina 4

Scattano i trasferimenti

Immigrati a Fiuggi e Latina Il caos arriva nel Lazio

Coletti a pagina 8

SI PUÒ CHIUDERE CON IL TEXANO

Alla fine Pallotta ha deciso Roma ceduta entro agosto E Friedkin ritorna in pista



Austini a pagina 21



Dall'inizio dell'anno ad oggi 12.533 sbarchi. Stato di emergenza sui clandestini, non sul Covid



Il diario
di Maurizio Costanzo



Con ritardo, e mi scuso, faccio gli auguri a Renato Pozzetto che il 14 luglio ha compiuto 80 anni. Ci siamo conosciuti molti anni fa, nel 1968, quando io come autore lui come artista, lavoravamo in un programma televisivo che si chiamava "Quelli della domenica". Lì ho conosciuto Renato, la sua simpatia, ma anche la sua gentilezza e il meraviglioso rapporto con Cochi. Che bella quella trasmissione, c'era Paolo Villaggio che faceva "Kranz" e anche "Fantozzi". C'erano poi Cochi e Renato e una soubrette, Ombretta Colli, moglie di Giorgio Gaber. Auguri ancora, Renato e buona vita.

Mercoledì 29 Luglio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 177 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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

110%

Bonus edilizio anche per forfetari, minimi, incapienti

Mandolesi a pag. 29

I CONTI DELLA CRISI

Il 25% della cassa integrazione è andato a imprese non in perdita

Damiani a pag. 28

È DERESPONSABILIZZANTE

La Corte dei conti boccia la riforma del danno erariale

Cerisano a pag. 32

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Fisco *- L'audizione del ministro Gualtieri sul dl Agosto*

Salute *- La legge sulla cefalea malattia sociale*

IO ONLINE ***Scuola*** *- L'informativa della ministra Azzolina sulla partenza del nuovo anno*

GUIDA MANAGERIALE ALL'EMERGENZA VIRUS *all'interno*

www.italiaoggi.it

ItaliaOggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON



www.ciassabbonamenti.com

Le partite Iva tassate per cassa

Il ministro Gualtieri annuncia un nuovo calendario fiscale che accantona acconti e saldi. Le tasse sospese durante il lockdown diluite fino al 2021

Partite Iva con il principio di cassa. Inversione a U sulla tassazione e i prelievi, con un calendario fiscale nuovo che superi acconti e saldi. A ufficializzarlo ieri, anticipando i contenuti della futura legge di Bilancio, è stato il ministro dell'economia e delle finanze Roberto Gualtieri. Gualtieri ha confermato che le tasse sospese a marzo, aprile e maggio si potranno pagare diluite fino al 2021 e sarà prorogato lo stop per l'invio delle cartelle esattoriali.

Bartelli a pag. 27

COMANDA BERLINO

Conte cadrà solo quando lo deciderà la Merkel

Bressani a pag. 6

Trump utilizzerà la ricetta di Nixon: legge e ordine (e più spese sanitarie)



Donald Trump non perderà alle elezioni Usa perché userà la ricetta di Richard Nixon (legge e ordine) e allargherà i cordoni della borsa della sanità pubblica. Il 7 giugno scorso, Trump ha twittato: «Law & Order», legge e ordine. Durante la sua campagna elettorale, il futuro presidente Nixon, poi rovinato dal Watergate, disse di essere pronto a servire: «Quelli che rispettano le leggi, pagano le tasse, vanno in chiesa, mandano i figli a scuola, amano il loro Paese e chiedono una nuova leadership», ossia i «forgotten Americans», cioè gli «americani dimenticati». Gli stessi che voteranno ancora Trump.

D'anna a pag. 10

DIRITTO & ROVESCIO

Il problema dell'immigrazione viene affrontato sgangheratamente, in Italia, dalla maggioranza e dall'opposizione. Ma chi ne ha la maggiore responsabilità è la maggioranza alla quale, in un sistema democratico, spetta di ritrovare la soluzione dei problemi. E, nella maggioranza, il partito più confuso è il Pd anche se esso ha, nelle sue fila, l'uomo che, in un precedente governo, ha dimostrato di possedere le doti per affrontare, con efficacia e umanità, questo complesso problema planetario. Costui è ***Marco Minniti****. Il Pd però, anziché utilizzarlo, lo ha relegato in panchina mentre ha fatto scendere in campo il ministro dell'interno* ***Luciana Lamorgese*** *che, pur essendo più competente dell'****Azzolina****, non sa da che parte cominciare. Con somma ingenuità, ad esempio, ha preso per buono, un anno fa, l'impegno della Ue di darsi carico dell'accoglienza degli immigrati via mare senza capire che la prendevano per i fondelli. E 15 giorni fa, non contenta, ha fatto un altro annuncio del genere. Sempre destituito di fondamento.*

MOBILITÀ

Lo Spid verificherà i dati dei beneficiari del bonus

Del Pup a pag. 31

STOP A ZINGARETTI

Renzi, con l'aiuto del cdx, ha bloccato la legge elettorale

Morra a pag. 4

ANTISEMITISMO

Agli ebrei si attribuiscono tutte le colpe del capitalismo

Gabutti a pag. 11

IL CAV RESTA ALL'ESTERO

Forza Italia è guidata da un non iscritto, Gianni Letta

Maffi a pag. 5

ICONE DEL MKT

Il sorriso dei sofficini Findus ha festeggiato i 45 anni

Sottilaro a pag. 16

LIBRERIE ALLA RISCOSSA

Libri, in Italia sembra essere tornata la voglia di leggere

Capisani a pag. 19



Con «Modello 730 e redditi 2020» a € 6,00 in più - con «Il 110% e gli altri bonus sulla casa» a € 6,00 in più

2.024.000 Lettori (Audipress 2019/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 162 - Numero 208

QN Anno 21 - Numero 208

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 29 luglio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

MD

In quarantena le badanti dei Paesi a rischio

Virus, la Toscana chiede più controlli sui bus contro i contagi dall'Est



Quercioli, **Ulivelli** e **Valdesi** alle pagine **14** e **15**

Il consiglio regionale toscano

Rimborsi facili «Faremo i nomi entro 15 giorni»

Caroppo a pagina **17**

MD

Stato d'emergenza, proroga con rissa

Poteri speciali fino al 15 ottobre ma senza Dpcm. Conte: «Troppi fronti aperti nella lotta al Covid, non c'era scelta» Migranti e scuola le priorità. Opposizione all'attacco. Meloni: «Deriva liberticida». E Salvini chiama Mattarella

Colombo a p. **3**

Bocelli, il «negazionista»

Non c'è scampo per chi canta fuori dal coro

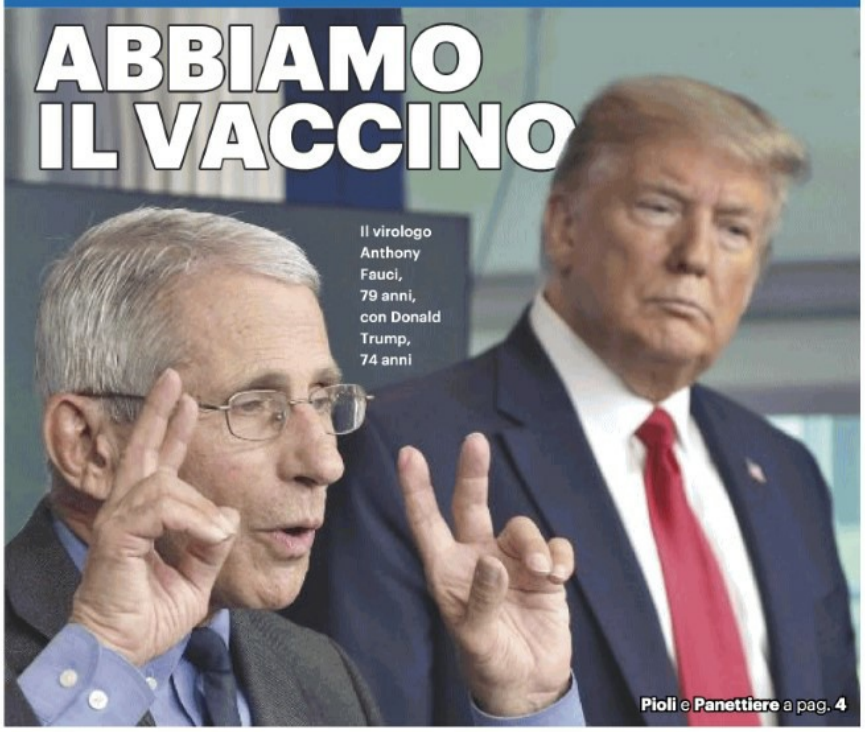
Massimo Donelli

Le parole sono pietre. Esser lapidato è un attimo. Da ieri lo sa bene Andrea Bocelli, voce italiana numero uno al mondo, accusato di essere il negazionista del Covid 19. Perché?
Perché ha detto ciò che molti, pur rispettando la quarantena, hanno pensato nei giorni terribili dall'8 marzo al 3 giugno: «Mi sono sentito umiliato e offeso per la privazione della libertà di uscire di casa senza aver commesso crimine alcuno».
E perché ha aggiunto ciò che, ora, a torto o a ragione, molti pensano: la situazione in Italia è meno drammatica. Bocelli ha parlato in Senato. Assieme a Matteo Bassetti, Massimo Clementi e Alberto Zangrillo, tre professori che, in prima persona, hanno combattuto contro la pandemia.

Continua a pagina **2**

ANTIDOTO AL CORONAVIRUS, L'AMERICA ACCELERA SUI TEST FINALI
IL VIROLOGO FAUCI: PRONTI IN OTTOBRE. PUTIN: ARRIVIAMO PRIMA

ABBIAMO IL VACCINO



Il virologo Anthony Fauci, 79 anni, con Donald Trump, 74 anni

Pioli e **Panettiere** a pag. **4**

DALLE CITTÀ

Firenze

Opere da salvare Si cercano mecenati Servono 13 milioni

Servizio in **Cronaca**

Firenze

Cappelle Medicee Fa il bagno nudo E scoppia la bufera

Conte in **Cronaca**

Fiorentina

Ultima al Franchi oggi col Bologna E' toto-allenatore

Servizi nel **QS**



Dal 2021 soglia a 50 euro. Occhio alle clonazioni

Bancomat senza pin Opportunità e rischi

Perego a pagina **12**



Scomparso a 100 anni. Esordì in prigionia

Il lager, il teatro, la tv Tedeschi, vita d'attore

Cumani a pagina **28**

MT motori elettrici
26 ANNI
M.T. Motori Elettrici s.r.l.
Via Bologna, 175 (S.S.N. 568) - San Giovanni in Persiceto (Bologna) Italy
www.electricmotorsmt.com - info@electricmotorsmt.com
IO COMPRO ITALIANO

SCAVOLINI

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari* Direttore *Maurizio Molinari*

IL TUO BAGNO, IL TUO LIVING, LA TUA CUCINA.

Anno 45 - N° 178 Mercoledì 29 luglio 2020 In Italia € 1,50

L'EPIDEMIA COVID 19

Governo d'emergenza

Il Senato approva la proroga dei poteri straordinari del premier fino al 15 ottobre. Opposizioni in rivolta
I paletti della maggioranza: fine dei Dpcm. Migranti, Zingaretti a Conte: "Da mesi diciamo di fare di più"

La bugia di Fontana: movimenti sui conti svizzeri per centinaia di migliaia di euro

L'analisi

La regola e l'eccezione

di **Gustavo Zagrebelsky**

Viviamo in "stato d'eccezione" o "in stato d'emergenza"; qual è la differenza; la Costituzione prevede lo stato d'emergenza e lo stato d'eccezione; lo stato d'emergenza è una dittatura oppure è una risorsa; le esigenze sanitarie in che posto stanno rispetto ad altre esigenze; la durata dello stato d'emergenza è rilevante per giudicare della sua legittimità; come prevenire le situazioni d'emergenza in tempi normali; il virus pandemico è democratico e ugualitario; c'è un rapporto tra la salute degli esseri umani e la salute del mondo.

● *continua a pagina 4*

Lo stato di emergenza in Italia sarà prorogato fino al 15 ottobre. È la mediazione raggiunta nella maggioranza al termine di una giornata di trattative. Protesta l'opposizione. Inchiesta camici in Lombardia, le contraddizioni di Fontana sui conti.

di **Amato, Ciriaco, Cuzzocrea De Vito, Lopapa, Milella Petrini, Pucciarelli** *e* **Ziniti**

● *da pagina 2 a pagina 11*

Il reportage

Libia, sputi e spari Così mi hanno dato la caccia nel deserto

di **Bernard-Henri Lévy**

Un'esperienza fuori dal comune. Stai percorrendo una strada pessima dell'Ovest della Libia, tra Misurata e Tripoli, dove fino a qualche settimana fa infuriavano gli scontri armati. Hai appena scoperto, a Tarhuna, un'immensa fossa comune. Ed ecco che di colpo ti trovi di fronte un manipolo di uomini armati.

● *alle pagine 12 e 13*

Il risiko bancario

Intesa conquista Ubi Ha oltre il 70 per cento

di **Greco** *e* **Puledda**

● *a pagina 22*

Dopo il lockdown hanno aumentato le vendite





▲ **Facce da libral** Due librerie, a Roma e a Pisa

La rivincita delle piccole librerie

di **Raffaella De Santis** ● *alle pagine 30 e 31. Con un commento di* **Nicola Lagioia** ● *a pagina 26*

Europa

L'Unione più solidale di cui abbiamo bisogno

di **Jürgen Kaube** *e* **Maurizio Molinari**

I recenti negoziati sul bilancio dell'Ue e sui finanziamenti a compensazione dei danni causati dal coronavirus hanno dimostrato che la ripresa post Covid rappresenta un'opportunità in grado di rafforzare l'Unione europea e un rischio che può avere esito diametralmente opposto. L'opportunità nasce dal fatto che la quasi totalità dei Paesi europei è stata colpita all'improvviso da un nemico invisibile, che non si arresta ai confini di nessuna nazione, e dalla presa di coscienza che l'Europa è un sistema politico-economico in cui nessun Paese può prosperare se gli altri sono in perenne difficoltà. Tutti i Paesi dell'Ue affrontano oggi il rischio comune di una grave crisi economica che potrebbe distruggere posti di lavoro, minare la prosperità e uccidere la speranza per milioni di cittadini.

● *a pagina 27*

Serve il capitalismo di comunità

di **Mario Calderini**

● *a pagina 26*



La caserma della vergogna



L'ex fidanzata "Montella è stato il mio incubo"

di **Aimi, Foschini** *e* **Tonacci** ● *a pagina 17*

Progetto da 20 miliardi

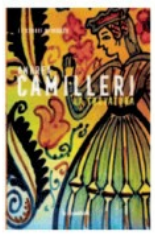
La macchina del Sole fatto in casa

di **Luca Fraioli**

A Cadarache, nel Sud della Francia, è iniziato l'assemblaggio dell'International Thermonuclear Experimental Reactor (Iter), la colossale macchina che ambisce a diventare un sole in miniatura, capace di produrre energia inducendo la fusione nucleare tra atomi di idrogeno.

● *a pagina 21*

Dal primo agosto



Il regalo più bello Gratis con Repubblica 10 libri di Camilleri

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

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

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia KN 22 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con I Viaggi di Geronimo Stilton € 8,40

N2

Caso Fontana La Guardia di Finanza perquisisce la sede della Dama spa
CHIARA BALDI E MONICA SERRA – P. 11

Torino Violenze in carcere via direttore e capo delle guardie
MASSIMILIANO PEGGIO – P. 12



Cinema Le donne, la guerra e il futuro l'Italia in gara alla Mostra di Venezia
FULVIA CAPRARA E MARIA CORBI – PP. 22-23

eVa www.acquaeva.it

LA STAMPA

MERCOLEDÌ 29 LUGLIO 2020

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.206 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

eVa www.acquaeva.it

BRIVIDONOIR PIERO COLAPRICO IL FANTASMA DEL PONTE DI FERRO DOMANI IN EDICOLA

CONTE OTTIENE DAL PARLAMENTO LA PROROGA FINO AL 15 OTTOBRE, IL LEADER DELLA LEGA SI RIVOLGE A MATTARELLA

Scontro sullo stato d'emergenza

La guardia costiera libica spara sui migranti. Parla Minniti: corridoi umanitari e via i decreti sicurezza

Via libera del Senato alla proroga dello stato di emergenza fino al 15 ottobre. Il premier Conte: «Nessuna intenzione di alimentare paure». Salvini chiama Mattarella e si dice «sconcertato e preoccupato». In Libia l'ultimo orrore: la polizia spara e uccide 3 migranti. Minniti a "La Stampa": «I sovranisti vogliono sfruttare il Covid per cancellare i principi di accoglienza». – PP. 2-7

FONDI UE, ANCORA NESSUN PROGETTO

SE LE POLTRONE CONTANO PIÙ DELLE RIFORME

MARCELLO SORGI

Una prova di irresponsabilità: come altrimenti si potrebbe definire quella che i partiti della maggioranza giallo-rossa che sorregge il governo stanno dando, a dieci giorni dall'incredibile risultato del vertice di Bruxelles? L'Italia ha avuto assegnata, come paese più colpito dall'emergenza Covid, la quota più consistente degli aiuti europei, i 209 miliardi, tra prestiti e sussidi, che dovrebbero servire ad affrontare con più serenità la crisi complicata che il virus ha determinato.

CONTINUA A PAGINA 21

I SOLDI ALLA GUARDIA COSTIERA LIBICA

ANCHE IL PD SI COMPORTA COME LA LEGA

MICHELA MURGIA

Breve cronaca di una manifestazione fallita scritta da una che c'era. Due giorni fa in piazza a Roma ho contato non più di 250 persone convenute a chiedere la cessazione degli accordi con i criminali libici e l'apertura di corridoi umanitari per i migranti che continuano a morire nel Mediterraneo. È comprensibile, faceva tanto caldo e molti sono in vacanza, mormorava deluso qualcuno mentre quell'instancabile lottatore dei diritti umani che è Luigi Manconi spiegava al microfono il senso dello sparuto raduno.

CONTINUA A PAGINA 21

LE INTERVISTE

IL FILOSOFO FRANCESE

Henri Lévy "Salvini spinge alla violenza"

MARCO ZATTERIN – P. 5

LA LEADER DI FDI

Meloni accusa "E' una deriva liberticida"

AMEDEO LA MATTINA – P. 7

Covid, ecco il piano: anche i privati per ridurre le liste d'attesa



ANSA/MATTEO CORNER

Il ministero della Salute autorizza le terapie anche nei centri non convenzionati

PAOLO RUSSO – P. 9

IL CASO WELBY-CAPPATO

SUL FINE VITA L'ULTIMA RESA DELLA POLITICA

LUIGI MANCONI

La sentenza della Corte di Assise di Massa che ha assolto Mina Welby e Marco Cappato dall'accusa di "istigazione o aiuto al suicidio", costituisce, per un verso, un'affermazione dell'umana compassione e del diritto mite e, per l'altro, una sconfitta della politica. Partiamo da quest'ultimo dato. Il 13 settembre del 2013 venne presentata alla Camera una proposta di legge di iniziativa popolare finalizzata a regolamentare il "Rifiuto di trattamenti sanitari e la liceità dell'eutanasia". Quasi 7 anni sono passati da allora senza che il Parlamento abbia nemmeno avviato l'iter della discussione.

CONTINUA A PAGINA 21

LA POLEMICA

LE SUPERFLUE IDIOZIE GOVERNATIVE

UNA SCUOLA SENZA ROTELLE

MASSIMO CACCIARI

Mentre si sforza encomiabilmente di cambiare il volto dell'Italia e di renderci migliori, non sarebbe disdicevole che il nostro Governo, senza alternative se non catastrofiche, evitasse qualche superflua idiozia. Sulla scuola e sulla follia dei provvedimenti che la riguardano – dall'esaltazione dell'insegnamento a distanza alle norme sul "social distancing" applicate a giovani che la sera si abbracciano tranquillamente in ogni luogo - ho già detto usque ad nauseam. Vorrei richiamare l'attenzione a un recente capolavoro: la gara, scadenza 4 agosto, per 2,5 milioni di banchi quadrati monoposto e 500 mila con sedia girevole, da garantire per la riapertura delle scuole(ma il Covid sarà eterno?

Sarà dichiarato unico pericolo per la nostra specie?). A prescindere dalla decrepitezza di questa idea di banco in sé, vorremmo cortesemente chiedere chi sarà in grado di soddisfare la strategica richiesta. La produzione italiana di banchi di tal fatta risulterebbe – dati Confindustria – di 500 mila all'anno, cioè di poco più di 40 mila al mese. Chi risponderà alla gara? L'universo mondo? Russia, Cina e Usa uniti nella lotta? E se qualcuno dirà "ci penso io", chi sarà mai costui? Quale improvvisatore o truffatore di turno? Possibile mai che i nostri ragazzi non possano tornare a scuola in condizioni di semi-normalità e occorra ricorrere a gare di questo tipo per la fornitura – tecnicamente impossibile – di questo materiale? Ma forse ci saranno pronti da qualche parte banchi e sedie tipo mascherine alla Pivetti, e chiedo allora scusa per l'inopportuno intervento.

NICCOLÒ CARRATELLI – P. 8

BUONGIORNO

Le majorettes

MATTIA FELTRI

Pare di aver capito che, quando le barche dei migranti si avvicinano alle coste di Malta o d'Italia, i due Paesi adottino un'innovativa strategia bilaterale: fanno finta di nulla. Visto qualcosa? Io no. Sentito niente? Niente, e tu? Sai mai che le barche abbandonate in mezzo al mare non rientrino in acque libiche, e talvolta lo fanno. Poi in Libia magari succede come ieri, che la barca è stata smitragliata dalla guardia costiera e tre migranti sono morti. Dopo di che sì, c'è anche la signora tunisina in arrivo col barboncino, ci sono sbarchi quotidiani, centri d'accoglienza riempiti di dieci volte la capienza, fughe di massa. Le cose non vanno benissimo. E infatti le più illuminate leadership italiane si sono mobilitate alla velocità della folgore. Luigi Di Maio s'è rammaricato della quantità di migranti evasi e della disattivazione dei rimpatri con la Tunisia, e ha esortato il governo a non tergiversare. Nicola Zingaretti ha rilevato l'assenza o la grave insufficienza di una politica della migrazione, e una sostanziale disattenzione sui diritti umani, lacune da addebitare all'esclusivo governo. Nicola Fratoianni, e con lui l'intera sinistra più radicale, ricorda sconcertato i finanziamenti alle milizie libiche, che dichiarano il governo in carica a corto di dignità. Il più incontenibile è Matteo Orfini, equipaggiato delle accuse più irrimediabili: vergogna, orrore eccetera. Tutto giusto, per l'amor del cielo. C'è solo un piccolissimo problema: si tratta del governo di cui sono ministri, fondatori, sostenitori, capi partito, frontman, majorettes. E soprattutto si tratta del governo di cui sono la migliore garanzia: il prossimo, quello di Salvini.



Ricerca, il nostro futuro.

5X1000

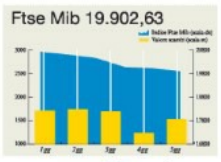
FIRMA PER LA RICERCA SANITARIA

C.F. 97519070011

#sostienicandiolo

ISTITUTO DI CANDIOLO – IRCCS

FONDAZIONE PIEMONTESE PER LA RICERCA SUL CANCRO ONLUS



BORSA -0,59% 1€ = $1,1717

BORSE ESTERE			
Dow Jones	26.539	Euro-Sterlina	0,9097
Nasdaq	10.402	Euro-Yen	123,34
S&P 500	3.240	Euro-Fr.Sv	1,0766
Tokyo	22.857	Euro-Yuan	8,2041
Francoforte	12.836	RENDIMENTI	
Zurigo	10.277	Btp 10 Y	0,7418
Londra	6.129	Bund 10 Y	-0,5274
Parigi	4.929	FUTURE	
VALUTE		Euro-Btp	147,18
Euro-Dollaro	1,1717	Euro-Bund	174,28
		Ftse Mib	19.900

Campari taglia i costi e batte le attese. Il titolo in borsa sale del 5,4%

Il cda propone una diminuzione del valore delle azioni e un voto plurimo con un rapporto 1 a 20 (in ottica m&a)

Dal Maso a pagina 11

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Techedge supera il prezzo dell'opa

One Equity P. mira ai due terzi del capitale per creare un polo It

Dal Maso a pagina 15

Anno XXXII n. 148
Mercoledì 29 Luglio 2020
€2,00 Class editori



ESCLUSIVO MALUMORI CRESCENTI SU ASPI STATALE, ALCUNI AZIONISTI PRIVATI PRONTI A DIRE NO

Autostrade, la rivolta del Nord

*Dura **lettera** della Cassa di **Torino**, azionista di **Atlantia**: operazione **Cdp** sbagliata*
Progetto** di Ferrovie **Nord** Milano per mettere insieme **alcune** tratte **autostradali
*Intanto **Webuild** scalda i **motori** e si prepara a **occuparsi** anche di **manutenzione***

BCE PROROGA LO STOP AI DIVIDENDI BANCARI, EURO AI MASSIMI DA DUE ANNI



FONDI EUROPEI

Sorpresa per i conti pubblici: le condizioni del Recovery Fund sono le stesse del Mes

PROVE DI DELISTING

Famiglia Vacchi e Bc Partners offrono 68 euro per le azioni Ima

L'OFFERTA DI INTESA

A due giorni dalla conclusione le adesioni degli azionisti Ubi sono salite al 71,91%





Messaggero Marittimo

Primo Piano

Assoporti: modificare norme sui dragaggi

In audizione al Senato, chiede a gran voce un intervento nel dl semplificazioni

Vezio Benetti



ROMA In occasione dell'audizione al Senato della Repubblica, l'Associazione dei porti italiani (Assoporti) ha fatto presente che un intervento di semplificazione della normativa che attualmente regola i dragaggi nei porti non è più rinviabile. Il presidente Ugo Patroni Griffi, delegato per Assoporti, ha infatti, ricordato che i porti hanno una forte esigenza di essere dragati con frequenza, per garantire l'accesso e l'ormeggio delle navi. Senza adeguati fondali non è possibile attrarre nuovo traffico, senza dragaggi manutentivi non è possibile neppure mantenere il traffico esistente. Per tale motivo, innanzi alle Commissioni riunite del Senato, è stata illustrata e depositata una proposta di emendamento che ha la finalità di semplificare la procedura di dragaggio dei porti e dei canali di accesso, a condizione che i materiali scavati vengano mantenuti all'interno dei bacini portuali, quindi senza provocare danno all'ambiente marino-costiero. Il presidente, Daniele Rossi, ha commentato, E' necessario procedere ad una semplificazione normativa, in particolare per ciò che concerne i dragaggi nei porti. Anche al fine di mitigare gli effetti derivanti dall'emergenza sanitaria, occorre rendere i porti più competitivi entro breve. Ci aspettiamo che le nostre proposte vengano accolte in sede Parlamentare e di conversione del cosiddetto DL Semplificazioni.

FerPress

Primo Piano

Assoporti: intervento nel dl semplificazioni per modificare la normativa sui dragaggi nei porti



(FERPRESS) - Roma, 28 LUG - Necessario modificare la normativa sui dragaggi nei porti. In audizione ieri al senato, Assoporti chiede a gran voce un intervento nel dl semplificazioni. Lo dichiara la stessa associazione con una nota stampa. In occasione dell' audizione al Senato della Repubblica, svoltosi ieri, l' Associazione dei Porti Italiani ha fatto presente che un intervento di semplificazione della normativa che attualmente regola i dragaggi nei porti non è più rinviabile. Il Presidente Ugo Patroni Griffi, delegato per Assoporti, ha, infatti, ricordato che i porti hanno una forte esigenza di essere dragati con frequenza, per garantire l' accesso e l' ormeggio delle navi . Senza adeguati fondali non è possibile attrarre nuovo traffico, senza dragaggi manutentivi non è possibile neppure mantenere il traffico esistente. Per tale motivo, ieri, innanzi alle Commissioni riunite del Senato, è stata illustrata e depositata una proposta di emendamento che ha la finalità di semplificare la procedura di dragaggio dei porti e dei canali di accesso, a condizione che i materiali scavati vengano mantenuti all' interno dei bacini portuali, quindi senza provocare danno all' ambiente marino-costiero. Il Presidente, Daniele Rossi, ha commentato, "E' necessario procedere ad una semplificazione normativa, in particolare per ciò che concerne i dragaggi nei porti. Anche al fine di mitigare gli effetti derivanti dall' emergenza sanitaria, occorre rendere i porti più competitivi entro breve. Ci aspettiamo che le nostre proposte vengano accolte in sede Parlamentare e di conversione del cosiddetto DL Semplificazioni."

Informazioni Marittime

Primo Piano

Assoporti al Senato: "Dobbiamo semplificare i dragaggi"

In audizione alle commissioni riunite, il presidente del sistema portuale di Bari illustra e deposita una proposta di emendamento per velocizzare le procedure di escavo dei fondali



In occasione di un' audizione al Senato, svoltasi ieri, che ha visto l' intervento di diverse rappresentanze del cluster marittimo e portuale, Assoporti ha sottolineato che la semplificazione normativa che attualmente regola i dragaggi nei porti non è più rinviabile. Il presidente dell' Autorità di sistema dell' Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi , in qualità di delegato per l' associazione, ha ricordato che i porti hanno una forte esigenza di essere dragati con frequenza, per garantire l' accesso e l' ormeggio delle navi. Senza adeguati fondali non è possibile attrarre nuovo traffico, «senza dragaggi manutentivi non è possibile neppure mantenere il traffico esistente», ha detto. Alle Commissioni riunite del Senato, dov' è intervenuta anche Assarmatori sollevando i problemi che sta affrontando l' armamento , è stata illustrata e depositata una proposta di emendamento che ha la finalità di semplificare la procedura di dragaggio dei porti e dei canali di accesso, a condizione che i materiali scavati vengano mantenuti all' interno dei bacini portuali, quindi senza provocare danno all' ambiente marino-costiero. Secondo il presidente di Assoporti, Daniele Rossi , «è necessario procedere ad una semplificazione normativa, in particolare per ciò che concerne i dragaggi nei porti. Anche al fine di mitigare gli effetti derivanti dall' emergenza sanitaria, occorre rendere i porti più competitivi entro breve. Ci aspettiamo che le nostre proposte vengano accolte in sede parlamentare e di conversione del cosiddetto DL Semplificazioni».

Primo Magazine

Primo Piano

Necessario modificare la normativa sui dragaggi nei porti

GAM EDITORI



29 luglio 2020 - In occasione dell' audizione al Senato della Repubblica l' Associazione dei Porti Italiani ha fatto presente che un intervento di semplificazione della normativa che attualmente regola i dragaggi nei porti non è più rinviabile. Il Presidente Ugo Patroni Griffi, delegato per Assoporti, ha, infatti, ricordato che i porti hanno una forte esigenza di essere dragati con frequenza, per garantire l' accesso e l' ormeggio delle navi. Senza adeguati fondali non è possibile attrarre nuovo traffico, senza dragaggi manutentivi non è possibile neppure mantenere il traffico esistente. Per tale motivo, innanzi alle Commissioni riunite del Senato, è stata illustrata e depositata una proposta di emendamento che ha la finalità di semplificare la procedura di dragaggio dei porti e dei canali di accesso, a condizione che i materiali scavati vengano mantenuti all' interno dei bacini portuali, quindi senza provocare danno all' ambiente marino-costiero. Il Presidente, Daniele Rossi, ha commentato, "E' necessario procedere ad una semplificazione normativa, in particolare per ciò che concerne i dragaggi nei porti. Anche al fine di mitigare gli effetti derivanti dall' emergenza sanitaria, occorre rendere i porti più competitivi entro breve. Ci aspettiamo che le nostre proposte vengano accolte in sede Parlamentare e di conversione del cosiddetto DL Semplificazioni."

Sea Reporter

Primo Piano

Dragaggi nei porti, Assoporti chiede un intervento nel DL semplificazioni



Roma, 28 luglio 2020 - In occasione dell' audizione al Senato della Repubblica, svoltosi ieri, l' Associazione dei Porti Italiani ha fatto presente che un intervento di semplificazione della normativa che attualmente regola i dragaggi nei porti non è più rinviabile. Il Presidente Ugo Patroni Griffi, delegato per Assoporti, ha, infatti, ricordato che i porti hanno una forte esigenza di essere dragati con frequenza, per garantire l' accesso e l' ormeggio delle navi . Senza adeguati fondali non è possibile attrarre nuovo traffico, senza dragaggi manutentivi non è possibile neppure mantenere il traffico esistente. Per tale motivo, ieri, innanzi alle Commissioni riunite del Senato, è stata illustrata e depositata una proposta di emendamento che ha la finalità di semplificare la procedura di dragaggio dei porti e dei canali di accesso, a condizione che i materiali scavati vengano mantenuti all' interno dei bacini portuali, quindi senza provocare danno all' ambiente marino-costiero. Il Presidente, Daniele Rossi, ha commentato, "E' necessario procedere ad una semplificazione normativa, in particolare per ciò che concerne i dragaggi nei porti. Anche al fine di mitigare gli effetti derivanti dall' emergenza sanitaria, occorre rendere i porti più competitivi entro breve. Ci aspettiamo che le nostre proposte vengano accolte in sede Parlamentare e di conversione del cosiddetto DL Semplificazioni."

Ship Mag

Primo Piano

DL Semplificazioni, Assoporti: "Modificare la normativa sui dragaggi"



DL Semplificazioni, Assoporti: "Modificare la normativa sui dragaggi" 28 Luglio 2020 - Redazione Roma - 'E' necessario procedere ad una semplificazione normativa, in particolare per ciò che concerne i dragaggi nei porti. Anche al fine di mitigare gli effetti derivanti dall' emergenza sanitaria, occorre rendere i porti più competitivi entro breve. Ci aspettiamo che le nostre proposte vengano accolte in sede parlamentare e di conversione del cosiddetto DL Semplificazioni'. E' l' appello che il presidente di Assoporti, Daniele Rossi , rinnova a governo e parlamentari a 24 di distanza dall' audizione al Senato dell' associazione, durante la quale è stato chiesto con forza un intervento di semplificazione della normativa che attualmente regola i dragaggi nei porti. Il presidente Ugo Patroni Griffi, delegato per Assoporti , ha infatti ricordato che iporti hanno una forte esigenza di essere dragati con frequenza, per garantire l' accesso e l' ormeggio delle navi . Senza adeguati fondali non è possibile attrarre nuovo traffico, senza dragaggi manutentivi non è possibile neppure mantenere il traffico esistente. Per tale motivo, ieri, innanzi alle Commissioni riunite del Senato, è stata illustrata e depositata una proposta di emendamento che ha la finalità di semplificare la procedura di dragaggio dei porti e dei canali di accesso, a condizione che i materiali scavati vengano mantenuti all' interno dei bacini portuali, quindi senza provocare danno all' ambiente marino-costiero.

Shipping Italy

Primo Piano

Emendamento Assoporti al Dl Semplificazioni per accelerare i dragaggi



In occasione dell' audizione al Senato della Repubblica svoltosi ieri, l' Associazione dei porti italiani (Assoporti) ha fatto presente che un intervento di semplificazione della normativa che attualmente regola i dragaggi nei porti non è più rinviabile. Il treno normativo sul quale l' associaizone punta è la conversione in legge (prevista per metà settembre) del decreto Semplificazioni. Ugo Patroni Griffi, delegato per Assoporti, ha infatti ricordato che i porti hanno una forte esigenza di essere dragati con frequenza, per garantire l' accesso e l' ormeggio delle navi. "Senza adeguati fondali non è possibile attrarre nuovo traffico, senza dragaggi manutentivi non è possibile neppure mantenere il traffico esistente" si legge in una nota dell' associazione. "Per tale motivo innanzi alle Commissioni riunite del Senato, è stata illustrata e depositata una proposta di emendamento che ha la finalità di semplificare la procedura di dragaggio dei porti e dei canali di accesso, a condizione che i materiali scavati vengano mantenuti all' interno dei bacini portuali, quindi senza provocare danno all' ambiente marino-costiero". Il presidente di Assoporti, Daniele Rossi, ha così commentato: 'E' necessario procedere a una semplificazione normativa, in particolare per ciò che concerne i dragaggi nei porti. Anche al fine di mitigare gli effetti derivanti dall' emergenza sanitaria, occorre rendere i porti più competitivi entro breve. Ci aspettiamo che le nostre proposte vengano accolte in sede Parlamentare e di conversione del cosiddetto Dl Semplificazioni".

La Gazzetta Marittima

Primo Piano

Dogana e Assoporti: accordo per il rilancio



ROMA È stato sottoscritto tra il direttore generale dell'Agenzia Dogane e Monopoli (ADM) Marcello Minenna e il presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) Daniele Rossi un accordo per il rilancio della competitività del sistema portuale e logistico nazionale e lo sviluppo dei traffici nei porti. Lo scopo del progetto è quello di favorire gli operatori e le imprese del settore, mediante il coordinamento e la costituzione di tavoli tecnici (TAAP), il riconoscimento di benefici fiscali e le semplificazioni operative. Tra gli strumenti utili per la concreta realizzazione delle finalità perseguite: la digitalizzazione delle procedure doganali nelle aree portuali con particolare attenzione a quelle relative all'import/export, agli adempimenti doganali connessi all'entrata/uscita delle merci, all'imbarco/sbarco, agli adempimenti e condizioni connessi al pagamento e alla riscossione delle tasse portuali e di ancoraggio, attraverso la standardizzazione delle relative modalità operative. Una sinergia quella tra l'Agenzia e Assoporti, che trova la sua forma pratica nell'istituzione di una Cabina di Regia composta da un rappresentante per ognuna delle due parti, in collaborazione, là dove se ne ravvisi la necessità, con i rappresentanti delle singole Autorità di Sistema Portuale.

Informare

Primo Piano

Decreto Semplificazioni, Assarmatori chiede aiuti urgenti per il settore dei traghetti e il cabotaggio


STAR SERVICE infoMARE STAR SERVICE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto
30 luglio 2020
Decreto Semplificazioni, Assarmatori chiede aiuti urgenti per il settore dei traghetti e il cabotaggio
Assoporti sottolinea la necessità di modificare la normativa sui dragaggi nei porti
Il segretario generale di Assarmatori, Alberto Rossi, nel corso di un'audizione odierna presso le Commissioni congiunte Affari costituzionali e Lavori pubblici del Senato in vista delle discussione del decreto-legge Semplificazioni, ha sollecitato aiuti urgenti alle compagnie di navigazione che gestiscono i traghetti sulle Autostrade del Mare e sulle rotte per le isole maggiori e a quelle che garantiscono i collegamenti di corto raggio.
Rossi ha ricordato come il trasporto marittimo, che è una delle infrastrutture essenziali per il Paese, non si sia mai fermato durante i mesi di lockdown, garantendo la continuità territoriale e il mantenimento della catena logistica indispensabili ai rifornimenti per la popolazione e le imprese. Questo sforzo - ha sottolineato - è costato alle aziende del settore perdite operative su base annua fino al 70% del fatturato e finora dal governo non è arrivato alcun indennizzo. L'unico aiuto diretto, peraltro solo per le imprese di cabotaggio iscritte al primo Registro, e che era stato inserito proprio nel decreto Semplificazioni - ha ricordato - è saltato all'ultimo momento. «Per la vera ripartenza del Paese - ha evidenziato Rossi - occorre un aiuto a tutto il comparto del trasporto marittimo di corto e lungo raggio per scongiurare il dissesto dei servizi e l'emergenza occupazionale».
Rossi ha specificato che gli armatori, inoltre, auspicano «che il governo autorizzi in tempi più rapidi possibili il protocollo crociere condiviso con il MIT, il Ministero della Salute, il Comando Generale e le associazioni di categoria e approvato dal Comitato Tecnico Scientifico. Le crociere - ha rilevato il segretario generale di Assarmatori - sono già partite in Asia e in Germania. L'Italia non può rimanere indietro».
Rossi ha evidenziato anche che l'intero cluster marittimo ha definito con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una lista di norme semplificative che oggi attendono di essere tradotte in legge per dare impulso alla bandiera italiana recuperando la competitività perduta. Estremamente urgente - ha affermato - è anche un'azione congiunta con altri Paesi per superare le tante e contradditorie normative nazionali che impediscono la rotazione degli equipaggi, determinando l'insostenibile situazione che vede in ogni parte del mondo decine di migliaia di marittimi bloccati sulle rispettive navi. L'IMO, l'Agenzia delle Nazioni Unite deputata alla navigazione marittima - ha ricordato Rossi - dallo scorso maggio ha emesso una circolare che funge da quadro di riferimento per protocolli che possano agevolare le rotazioni degli equipaggi a bordo delle navi. Diverse nazioni hanno già aderito a questo protocollo e - ha concluso - l'auspicio di Assarmatori è che lo faccia presto anche l'Italia.

Assoporti sottolinea la necessità di modificare la normativa sui dragaggi nei porti Il segretario generale di Assarmatori, Alberto Rossi, nel corso di un' audizione odierna presso le Commissioni congiunte Affari costituzionali e Lavori pubblici del Senato in vista delle discussione del decreto-legge Semplificazioni, ha sollecitato aiuti urgenti alle compagnie di navigazione che gestiscono i traghetti sulle Autostrade del Mare e sulle rotte per le isole maggiori e a quelle che garantiscono i collegamenti di corto raggio. Rossi ha ricordato come il trasporto marittimo, che è una delle infrastrutture essenziali per il Paese, non si sia mai fermato durante i mesi di lockdown, garantendo la continuità territoriale e il mantenimento della catena logistica indispensabili ai rifornimenti per la popolazione e le imprese. Questo sforzo - ha sottolineato - è costato alle aziende del settore perdite operative su base annua fino al 70% del fatturato e finora dal governo non è arrivato alcun indennizzo. L' unico aiuto diretto, peraltro solo per le imprese di cabotaggio iscritte al primo Registro, e che era stato inserito proprio nel decreto Semplificazioni - ha ricordato - è saltato all' ultimo momento. «Per la vera ripartenza del Paese - ha evidenziato Rossi - occorre un aiuto a tutto il comparto del trasporto marittimo di corto e lungo raggio per scongiurare il dissesto dei servizi e l' emergenza occupazionale». Rossi ha specificato che gli armatori, inoltre, auspicano «che il governo autorizzi in tempi più rapidi possibili il protocollo crociere condiviso con il MIT, il Ministero della Salute, il Comando Generale e le associazioni di categoria e approvato dal Comitato Tecnico Scientifico. Le crociere - ha rilevato il segretario generale di Assarmatori - sono già partite in Asia e in Germania. L' Italia non può rimanere indietro». Rossi ha evidenziato anche che l' intero cluster marittimo ha definito con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti una lista di norme semplificative che oggi attendono di essere tradotte in legge per dare impulso alla bandiera italiana recuperando la competitività perduta. Estremamente urgente - ha affermato - è anche un' azione congiunta con altri Paesi per superare le tante e contradditorie normative nazionali che impediscono la rotazione degli equipaggi, determinando l' insostenibile situazione che vede in ogni parte del mondo decine di migliaia di marittimi bloccati sulle rispettive navi. L' IMO, l' Agenzia delle Nazioni Unite deputata alla navigazione marittima - ha ricordato Rossi - dallo scorso maggio ha emesso una circolare che funge da quadro di riferimento per protocolli che possano agevolare le rotazioni degli equipaggi a bordo delle navi. Diverse nazioni hanno già aderito a questo protocollo e - ha concluso - l' auspicio di Assarmatori è che lo faccia presto anche l' Italia. Ieri le Commissioni congiunte Affari costituzionali e Lavori pubblici del Senato hanno audito anche l' Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), che ha fatto presente che un intervento di semplificazione della normativa che attualmente regola i dragaggi nei porti non è più rinviabile. Il presidente Ugo Patroni Griffi, delegato per Assoporti, ha ricordato infatti che i porti hanno una forte esigenza di essere dragati con frequenza, per garantire l' accesso e l' ormeggio delle navi. Senza adeguati fondali non è possibile attrarre nuovo traffico, senza dragaggi manutentivi non è possibile neppure mantenere il traffico esistente. Alle Commissioni riunite Patroni Griffi ha illustrato e depositato una proposta di emendamento che ha la finalità di semplificare la procedura di dragaggio dei porti e dei canali di accesso, a condizione che i materiali scavati vengano mantenuti all' interno dei bacini portuali, quindi senza provocare danno all' ambiente marino-costiero. Riferendosi al tema posto in evidenza ieri

dall' associazione, il presidente di Assoporti, Daniele Rossi, ha sottolineato che «è necessario procedere ad una semplificazione normativa, in particolare per ciò che concerne i dragaggi nei porti.

Informare

Primo Piano

Anche al fine di mitigare gli effetti derivanti dall' emergenza sanitaria - ha osservato - occorre rendere i porti più competitivi entro breve. Ci aspettiamo che le nostre proposte vengano accolte in sede Parlamentare e di conversione del cosiddetto decreto-legge Semplificazioni».

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

Il Gazzettino (ed. Udine)

Trieste

Regione, in bilancio un assestamento che vale 40 milioni

`Sale il valore degli investimenti grazie ai 10 milioni di euro ottenuti dallo Stato per compensare le perdite dovute al Covid

ANTONELLA LANFRIT


Regione

Regione, in bilancio un assestamento che vale 40 milioni

Sale il valore degli investimenti grazie ai 10 milioni di euro ottenuti dallo Stato per compensare le perdite dovute al Covid

Indennità e rimborsi, l'aula solo in aprile è stata virtuale

Ben 132 pagine di emendamenti per integrare i sedici articoli del testo di assestamento

IL CONSIGLIO UDINE Per la maggioranza un assestamento di bilancio contrassegnato da «prudenza ed efficienza», come ha riassunto il capogruppo della Lega Mauro Bordin. Per l' opposizione un testo che è «manovra solo nel nome, di fatto mancano investimenti e scelte», secondo il Pd, «senza grandi idee» nella visione del Patto per l' Autonomia, con una «Giunta senza visione» e un Consiglio ridotto a «passacarte» secondo il M5S. Entro questa cornice interpretativa si è svolta ieri la prima giornata di confronto in Aula consigliare sulla legge di assestamento di bilancio. LA GIUNTA E 40 MILIONI Oggi e domani si entrerà nel dettaglio tenendo conto che, rispetto a quando il disegno di legge è uscito dalla Giunta come tecnico - senza fondi aggiuntivi rispetto alla Finanziaria 2020 varata a fine 2019 è diventato liquido, con la possibilità di disporre di una trentina di milioni destinati ad aumentare nel corso di queste ore di circa 10 milioni, a seguito della positiva conclusione della trattativa con lo Stato per il trasferimento di fondi a compensazione delle perdite di gettito dovute al Covid-19. Cifre che hanno fatto allargare i cordoni della borsa alla Giunta, la quale, pur mantenendo ancora un atteggiamento prudenziale (l' avanzo di bilancio sarebbe di 98 milioni), nei giorni scorsi ha deciso di inserire poste per lavoro, scuola e famiglia. E in Aula, come ha anticipato ieri l' assessore alle Finanze Barbara Zilli, aumenterà la posta di circa 10 milioni con emendamenti specifici dedicati «a sostegno dell' economia e ripresa post Covid». Ci dovrebbero essere 5 milioni a favore dell' agricoltura e 4 milioni da impiegare per la sanificazione delle palestre. Tra le idee della Giunta, un intervento finanziario anche per lo stadio di Lignano. Complessivamente l' assestamento raggiungerà i 40 milioni, salvo ulteriori sorprese. Confermato l' investimento di 9 milioni per il lavoro e l' istruzione, dei quali 2 milioni rivolti a una nuova misura voluta da Fedriga per le agevolazioni ad aziende che assumono, con incentivi a fondo perduto stimati in 10mila euro a lavoratore. Un milione sarà destinato alle politiche del lavoro e istruzione a favore dei disoccupati nei cantieri, mentre 700mila contribuiranno al contenimento delle rette per i servizi alla prima infanzia. A questi provvedimenti si aggiunge quello per la riduzione delle spese degli studenti per il trasporto pubblico locale (3 milioni), che consentirà di estendere il beneficio anche alle tratte urbane. Sul fronte della cultura 1,4 milioni serviranno alla ripresa in sicurezza dell' attività teatrale e 1,5 milioni al finanziamento dell' accordo di programma per il parco dei dinosauri di Duino-Aurisina. Accanto ai 2,6 milioni per la viabilità sono erogati 2 milioni alle Camere di commercio per il rifinanziamento della legge 30 e 2 milioni all' Autorità portuale di Trieste mentre 500mila euro serviranno per lo scorrimento delle graduatorie su infissi e fotovoltaico. Infine, 7 milioni sono stati stanziati per il Festival olimpico della gioventù europea del 2023. IL CONSIGLIO E I PARTITI «La prudenza» di questo assestamento «è necessaria, pur non conoscendo gli effetti dell' emergenza, alla luce delle proiezioni che mostrano un calo del Pil a livello nazionale superiore all' 11%», ha affermato il leghista Bordin. Per il capogruppo dei Dem, Sergio Bolzonello, «il Consiglio sta abdicando a un dibattito essenziale a creare le basi per lo sviluppo futuro del Fvg. Tuttavia il gruppo del Pd non ha rinunciato a mettere sul piatto una visione per investire risorse su tre elementi strategici legati all' economia, alla scuola e al welfare». Piuttosto critico anche il capogruppo del Patto per l' Autonomia, Massimo Moretuzzo, per il

quale «l' assestamento conferma un governo senza grandi idee sui temi strategici per la regione». Per il M5S, «le decisioni di dove

destinare le risorse le prende l' esecutivo, senza lasciare di fatto all' aula la possibilità di discutere e incidere». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Per il futuro della struttura il sindaco punta su una nuova costruzione nell' edificio 133. Ma non esclude nemmeno il recupero dell' attuale

Impianto in Porto vecchio, Dipiazza promette velocità «Prima risposta in agosto»


LE TAPPE E L'ATTESA

Il "rinascimento"

L'evidenza

Le cause

Impianto in Porto vecchio, Dipiazza promette velocità «Prima risposta in agosto»

Raccolte già 2.700 firme per restituirla alla città Dagli sportivi ai politici

Trieste COLOR saturdays

Sabato 1° agosto tutti vestiti di giallo-oro!

il futuro Massimo GrecoDipiazza guarda al Porto vecchio: là, nell' edificio 133 ex quartiere Ford, alle spalle del Centro congressi, vede la piscina terapeutica del futuro. Un futuro che il sindaco, il cui terzo mandato scadrà tra una decina di mesi, vorrebbe non fosse fantascientifico: «Entro il 31 agosto dobbiamo avere un primo orientamento progettuale. Ci sono migliaia di cittadini interessati alla realizzazione di questo impianto, l' amministrazione deve fornire una risposta veloce». Dipiazza non esclude neppure un recupero della "vecchia" terapeutica della Sacchetta, quella il cui tetto crollò un anno fa: «Dipende in quali condizioni la troveremo quando ci verrà restituita. Se sarà possibile restaurarla a un costo accessibile, ci penseremo. Il fabbisogno triestino motiva due strutture riabilitative». Gli uffici tecnici comunali hanno già formulato un paio di ipotesi al riguardo: una ristrutturazione completa viene preventivata tra i 7 e gli 8 milioni di euro, la ricostruzione del solo tetto è quotata tra i 5 e i 6 milioni. Ma la questione non si risolve in maniera così automatica: non va dimenticato che la proprietà della "vecchia" piscina è del Demanio marittimo gestito dall' Autorità portuale. Per questo largo Granatieri e Torre del Lloyd hanno già aperto un canale di confronto. Sulla terapeutica in Porto vecchio si è accesa una prima procedura basata su un monitoraggio di mercato, che ha portato a 9 manifestazioni di interesse, parecchie delle quali extra-triestine: la bergamasca Fer-Cos, la napoletana Traco, le Terme del Friuli Venezia Giulia, la spagnola Supera, la mantovana A&T Europe, la milanese Siram, l' austriaca Lorenz Ateliers, le triestine Monticolo & Foti e Rosso. Hanno risposto alla chiamata dell' amministrazione ma adesso dovranno rimpolpare il messaggio con concrete indicazioni progettuali e finanziarie. Il direttore dei Lavori pubblici municipali, Enrico Conte, sta chiamando uno ad uno i candidati.Dando loro un consiglio: 9 concorrenti sono molti, se vi fossero possibilità aggregative e opportunità di cordata, tali semplificazioni sarebbero gradite. Difficile precisare l' entità economica dell' operazione: il Comune aveva chiesto nell' avviso di giugno un progetto ampio, che comprendesse anche la "spa", più vasche, un ristorante, una spiaggia. La modalità, cui attenersi, è il project financing di iniziativa privata, come nei casi del vicino Centro congressi e del restyling del campo Ferrini. Il valore dell' intervento oscillerebbe tra i 10 e i 15 milioni di euro. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Meteo Web

Trieste

Meteo e clima: i Saildrone concludono nel Golfo di Trieste la missione internazionale Atl2Med [FOTO]

Meteo e clima: conclusa la missione internazionale Atl2Med, 274 giorni di navigazione tra Atlantico e Mediterraneo per studiare gli oceani da Filomena Fotia 28 Luglio 2020 12:14 A cura di Filomena Fotia 28 Luglio 2020 12:14

DA FILOMENA FOTIA



Due Saildrone , piccole imbarcazioni lunghe 7 metri e alte 5, a propulsione eolica, in grado di navigare in maniera autonoma tra punti prestabiliti all' interno di un corridoio sotto la supervisione di un 'pilota' umano collegato via satellite e di raccogliere, tramite sensori meteorologici e oceanografici a energia solare, informazioni sulle acque marine - quali la salinità, la temperatura delle acque, la capacità dei mari di assorbire la CO2 - nell' ambito di campagne a lungo raggio anche in ambienti oceanici difficili, sono arrivati a Trieste il 17 luglio dopo 274 giorni di navigazione. La missione - I Saildrone hanno viaggiato dalle Canarie a Trieste con un percorso complessivo di più di 15000 miglia nautiche (circa 27000 chilometri), molto di più di quanto era stato previsto (circa 5000 miglia). La missione Atlantico-Mediterraneo (Atl2Med) è il frutto della collaborazione tra pubblico e privato . Obiettivo della missione era promuovere l' osservazione diffusa degli oceani, essenziale per valutare gli effetti dei cambiamenti climatici, riducendo i costi per l' acquisizione dei dati. I Soggetti - ' La missione Atl2Med è frutto della collaborazione tra l' azienda che ha sviluppato e produce i Saildrone , l' Oceanic Thematic Centre (OTC) inserita nel network internazionale ICOS (Integrated Carbon Observing System), e 12 istituti di ricerca di 7 diversi paesi ' spiega Vanessa Cardin, ricercatrice dell' Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS e coordinatrice della partecipazione di OGS alla missione. ' Un enorme sforzo internazionale che ha permesso di gestire la complessità dell' organizzazione, del viaggio, della raccolta e dell' integrazione dei dati ' spiega. Credit: Francesco Granbassi L' innovazione - I Saildrone rappresentano uno strumento per l' oceanografia del futuro: sono veicoli estremamente tecnologici ed ecologici , si muovono infatti grazie all' energia eolica e utilizzano l' energia solare per far funzionare gli strumenti di bordo; non trasportano sostanze inquinanti, né carburante, non emettono scarichi e, come i veicoli a vela, sono silenziosi, fattore questo estremamente importante considerando che il rumore è oggi una delle fonti inquinanti più rilevanti. Il ruolo di OGS - ' Grazie alla collaborazione con OGS, i Saildrone hanno completato diversi obiettivi nel Tirreno e nel Mare Adriatico ' spiega ancora Cardin. ' Hanno raccolto dati sulle potenziali emissioni di CO2 in un' area ad attività vulcanica intorno alle Isole Eolie prima di circumnavigare la Sicilia ed entrare nel Mare Adriatico attraverso lo Stretto di Otranto. In Adriatico sono passati nell' area della stazione oceanografica gestita da OGS, E2M3A, posizionata nella fossa dell' Adriatico meridionale ' precisa. Durante la traversata dei Saildrone in Adriatico meridionale, ' OGS ha messo in mare anche i propri glider, veicoli autonomi che si muovono senza propulsione immergendosi fino a 1000 metri di profondità e che vengono attualmente utilizzati per il monitoraggio di aree chiave di mari e oceani' spiega Elena Mauri, ricercatrice di OGS. I glider hanno acquisito dati lungo un transetto che si estende dall' Italia alla Croazia per poter avere un quadro completo dell' area monitorata dai Saildrone ' prosegue Elena Mauri. I dati raccolti dai Saildrone , quelli rilevati delle stazioni oceanografiche che misurano in continuo e i dati acquisiti dai glider saranno confrontati e permetteranno di ottenere informazioni preziose soprattutto sugli scambi di gas all' interfaccia acqua aria, soprattutto per la CO2.

Arrivati nel nord dell' Adriatico, i Saildrone hanno effettuato misurazioni nell' area delle stazioni ICOS PALOMA (gestita dal CNR) e MAMBO1, posizionata all' interno dell' Area Marina Protetta di Miramare e gestita da OGS. Il contributo del CNR - ' Il CNR partecipa al progetto mettendo a disposizione i dati

raccolti in continuo dalle due stazioni fisse PALOMA (ISMAR), situata nel centro del Golfo di Trieste, e W1M3A (IAS), situata nel Mar Tirreno vicino al 'Santuario dei cetacei', che fanno entrambe parte della componente marina del network ICOS. Viene messa a disposizione anche l' esperienza acquisita dai suoi ricercatori nell' analisi del sistema del carbonio inorganico marino secondo protocolli internazionali e nell' interpretazione dei dati ' afferma Anna Luchetta, ricercatrice ISMAR responsabile della stazione PALOMA per ICOS. La parte marina del network ICOS Italia attualmente è costituita da 4 stazioni fisse: due gestite dal CNR e due da OGS. Finita la fase di raccolta dei dati in continuo da parte dei Saildrone inizierà la fase, non meno importante, di confronto con i dati acquisiti dalle stazioni fisse equipaggiate con sensori e quella di analisi dei campioni discreti per un confronto incrociato sul funzionamento dei sensori durante la missione ed una certificazione dei dati. La rete ICOS infatti si prefigge di fornire dati omogenei, per metodologia e protocolli d' analisi, e calibrati (per confronto con standard certificati) da utilizzare per il calcolo dei flussi aria mare di CO2 (e altri gas serra) a livello paneuropeo. Il contributo delle stazioni PALOMA (finora unica certificata ICOS) e Miramare sarà molto importante non solo per l' esistenza di serie temporali pluriannuali di dati con cui confrontarli ma anche in considerazione del fatto che, a causa del lockdown per l' emergenza COVID, le altre stazioni fisse del Mediterraneo visitate dai Saildrone nei mesi scorsi non hanno potuto raccogliere campioni discreti per effettuare il confronto cui si accennava, conclude Luchetta. Il Golfo di Trieste - Il Golfo di Trieste è un' area soggetta a input fluviali e forti variazioni stagionali di temperatura con differenze tra l' inverno e l' estate che possono superare i 20° C e questo incide fortemente sulla capacità del mare di assorbire o rilasciare l' anidride carbonica. Durante l' inverno, le acque dense dell' Adriatico settentrionale contribuiscono alla pompa fisica che assorbe CO2 e la trasferisce in acque più profonde. " Una migliore comprensione di questi processi è importante per valutare il potenziale impatto dell' acidificazione delle coste nella regione e i dati possono anche aiutare ad affrontare la variabilità spaziale degli scambi aria-mare di CO2 in un' area colpita da scarichi fluviali " aggiunge Michele Giani, ricercatore di OGS e responsabile della MAMBO1 per l' infrastruttura europea Integrate Carbon Observing System (ICOS). ' La nostra ricerca si basa sulle misurazioni in punti fissi, quindi tutti i dati che contribuiscono alla misurazione della variabilità spaziale attorno alle nostre stazioni possono contribuire a migliorare la comprensione di quali processi siano meglio rilevati nei siti osservativi. I dati saranno integrati nella nostra continua ricerca sul processo di acidificazione costiera nel Mare Adriatico settentrionale '. Per Trieste è stata importante anche la collaborazione con l' Autorità portuale della città che ha fornito il supporto tecnico per l' ancoraggio dei Saildrone, dimostrando ancora una volta il supporto verso la comunità scientifica. ' Il supporto dato a OGS per questa missione si affianca alle numerose iniziative già messe in atto per sostenere modelli di sviluppo innovativi e le partnership tra industria e ricerca, che l' Autorità di Sistema Portuale è sempre pronta ad allargare ' ha dichiarato il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino. I primi risultati - ' Siamo molto soddisfatti di aver partecipato a questo importante progetto internazionale e in futuro speriamo di poter ripetere questo tipo di missioni ' spiega Cardin, precisando che ' l' analisi dei dati raccolti terminerà nei prossimi mesi, ma i primi dati che abbiamo osservato sono molto positivi '. I dati di validazione della CO2 raccolti aiuteranno a certificare le stazioni fisse all' interno del progetto di infrastruttura europea ICOS. Cos' è un Saildrone? Credit: Francesco Granbassi Un saildrone è un veicolo di superficie senza pilota (USV) che combina la tecnologia di propulsione a energia eolica e sensori meteorologici e oceanografici a energia solare per eseguire missioni autonome di raccolta dati a lungo raggio anche negli ambienti oceanici più difficili. Propulsione eolica Il sistema di propulsione brevettato di Saildrone è il risultato di uno sforzo di ricerca di 10 anni nella navigazione a vela ad alte prestazioni ed è costituito da un' ala alta e dura, un longherone longitudinale e una coda verticale. Una linguetta di regolazione sulla coda regola l' angolo dell' ala rispetto al vento, in modo simile al modo in cui una linguetta di regolazione dell' elevatore controlla il beccheggio di un aeromobile. Lunga

durata La tecnologia dell' ala Saildrone consente una durata della missione fino a 12 mesi. La durata della missione è limitata solo dal bio-fouling (crescita marina sullo scafo)

Meteo Web

Trieste

nei tropici e alle medie latitudini o dalla disponibilità di luce e condizioni ghiacciate alle alte latitudini. Una manutenzione annuale garantisce un' ottima qualità dei dati. Dimensioni Un USV Saildrone è significativamente più grande di quanto sembri: ogni veicolo è costituito da uno scafo stretto di sette metri di lunghezza, un' ala di cinque metri di altezza e una chiglia con un pescaggio di 2,5 metri. Gli USV Saildrone pesano circa 750 chilogrammi e possono essere lanciati e recuperati da un dock. Velocità Gli USV di Saildrone viaggiano a una velocità media di 2-3 nodi e possono raggiungere velocità massime superiori a otto nodi (nove miglia all' ora). Navigando in media 100 chilometri al giorno, questi USV possono raggiungere la maggior parte delle località oceaniche entro 30 giorni dalla riva più vicina e coprire grandi aree di rilevamento. Autonomia Gli USV Saildrone sono sotto la costante supervisione di un pilota umano via satellite e navigano autonomamente da un punto prescritto a un altro, tenendo conto del vento e delle correnti, rimanendo all' interno di un corridoio di sicurezza definito dall' utente. Sicurezza in mare Per garantire ulteriormente un funzionamento sicuro, ogni USV è dotato di un ricetrasmettitore con sistema di identificazione automatica (AIS), luci di navigazione, riflettore radar, colori delle ali ad alta visibilità e quattro telecamere di bordo. La strumentazione La dotazione di Saildrone è costituita da strumenti di livello scientifico, integrati in stretta collaborazione con il Pacific Marine Environmental Laboratory della NOAA. I sensori misurano le principali variabili ambientali atmosferiche e oceanografiche in tempo reale tra cui irradiazione solare, radiazione a onde lunghe, pressione atmosferica, temperatura e umidità dell' aria, velocità e direzione del vento, temperatura della superficie dell' oceano, temperatura dell' acqua profonda, presenza di clorofilla e materia organica disciolta colorata, pressione parziale di CO2 in atmosfera e nell' acqua di mare, ossigeno disciolto, salinità e livelli di acidità. Gli USV sono stati inoltre dotati di profilatori di corrente acustica Doppler (ADCP), ecoscandagli scientifici per la valutazione della biomassa e indagini batimetriche e registratori acustici passivi per studi sui mammiferi marini. Il pacchetto di sensori è collegato a computer di bordo che trasmette i dati tramite comunicazioni satellitari ai data center terrestri. ATL2MED La missione Il 17 luglio 2020, due veicoli di superficie senza equipaggio (USV) Saildrone, noti come SD 1030 e SD 1053, hanno completato ATL2MED, la prima missione in assoluto tra l' Atlantico e il Mediterraneo. Questo storico viaggio di nove mesi è iniziato a Cabo Verde, al largo della costa dell' Africa occidentale, ha visto l' ingresso nel Mar Mediterraneo attraverso lo Stretto di Gibilterra e la conclusione a Trieste, al termine di un percorso nel Mare Adriatico. La distanza dallo schieramento dei mezzi al recupero, in linea d' aria, era di oltre 5.000 miglia nautiche (9.260 chilometri o 5.754 miglia). Tuttavia, SD 1030 e SD 1053 hanno effettivamente percorso una distanza combinata di circa 15.015 miglia nautiche (27.810 chilometri o 17.280 miglia). La missione era un partenariato pubblico-privato tra Saildrone e 12 istituti di ricerca oceanografica e università di sette paesi. La missione è stata condotta in due fasi: la Fase 1 era un' indagine vorticosa vicino a Cabo Verde condotta dal Centro Helmholtz per la ricerca sull' oceano (GEOMAR) con sede a Kiel, Germania, e la Fase 2 focalizzata sulla calibrazione incrociata delle misurazioni di CO2 nelle stazioni oceaniche fisse guidate dall' Integrated Carbon Observation System, Ocean Thematic Center (ICOS OTC) con sede a Bergen, Norvegia. Ricercatori dell' Ocean Science Center Mindelo (OSCM), The Oceanic Platform of the Canary Islands (PLOCAN), Isole Baleari Coastal Observing and Forecasting System (SOCIB), Instituto Hidrográfico (IH), Sorbonne Université's Laboratoire Océanographique Villefranche (LOV), Le Centre Nationale de la Recherche Scientifique (CNRS), Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale (OGS), Istituto di Scienze Marine del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR-ISMAR) e dell' Istituto per lo Studio degli Impatti Antropici e Sostenibilità in Ambiente Marino (CNR-IAS) gestivano missioni secondarie regionali, tra cui confronti con ormeggi, alianti e altre risorse. Punti salienti della missione ATL2MED I saildrones sono stati schierati alle Isole Canarie nell' ottobre 2019 e sono transitati a sud verso Cabo Verde, al largo della costa occidentale del Senegal, dove hanno partecipato a #MOSESeddyhunt, uno studio sul campo multicomponente che ha coinvolto un team di

chimici, biologi e fisici a bordo del Nave da ricerca tedesca Meteor e una varietà di veicoli autonomi di superficie e sottomarini, galleggianti, vagabondi e un aereo. I saildrones sono stati usati per scovare i vortici oceanici e per condurre indagini ad alta risoluzione su alcuni aspetti dei vortici. Una volta completato lo studio sui vortici, i saildrones sono passati alla seconda fase della missione raccogliendo dati

Meteo Web

Trieste

in nove stazioni oceaniche fisse per la calibrazione e la convalida incrociata: CVOO (Cabo Verde), ESTOC (Gran Canaria), LION (Francia), ANTARES (Francia), DYFAMED (Francia), W1M3A (Italia), E2M3A (Italia), PALOMA (Italia) e Miramare (Italia). Sulla strada per il Mar Mediterraneo, i saildrones hanno navigato intorno a MONIZEE, la stazione di boe oceanica del Portogallo gestita dall' Instituto Hidrográfico. Scortati da una motovedetta dell' Armada spagnola e da una nave da ricerca dell' Università di Cadice, SD 1030 e SD 1053 hanno navigato attraverso lo Stretto di Gibilterra per entrare nel Mar Mediterraneo, e sono stati in assoluto i primi veicoli autonomi a energia eolica a farlo. Si sono quindi diretti a nord verso le Isole Baleari spagnole per svolgere una sotto-missione in collaborazione con SOCIB, che includeva il monitoraggio delle condizioni oceanografiche nell' area di una tartaruga marina etichettata che navigava vicino al forte vortice anticiclonico a sud di Ibiza. Da lì, i saildrones si sono diretti verso la ZEE francese per uno studio di confronto tra Saildrone e glider lungo la linea Nice-Calvi in collaborazione con LOV. Lavorando con OGS, i Saildrone hanno completato diversi obiettivi di missione secondaria nel Tirreno e nel Mare Adriatico. Hanno raccolto dati sulle potenziali emissioni di CO2 per stimare gli scambi aria-mare di CO2 in un' area di attività vulcanica intorno alle Isole Eolie prima di circumnavigare la Sicilia che entra nel Mare Adriatico attraverso lo Stretto di Otranto. Hanno raccolto dati vicino alla stazione oceanica E2M3A sulla fossa dell' Adriatico meridionale e hanno completato uno studio di confronto tra Saildrone e glider lungo un transetto che si estende dall' Italia alla Croazia prima di dirigersi a nord verso il Golfo di Trieste per completare gli obiettivi finali della missione. Durante la missione, il gruppo di dati OTC ICOS ha aiutato a elaborare i dati sul carbonio e a inoltrarli al portale dei dati ICOS e Copernicus quasi in tempo reale. Le ultime due stazioni oceaniche fisse visitate dai Saildrone sono state le stazioni ICOS PALOMA - che si trova nel Golfo di Trieste - e Miramare (MAMBO1), che si trova nell' area marina protetta di Miramare, la prima riserva naturale marina creata in Italia nel 1986 e sede di una ricca biodiversità di organismi marini. Prossimi passi Il Mar Mediterraneo è considerato un oceano su piccola scala in cui si verificano molti dei processi presenti negli oceani del mondo, il che lo rende particolarmente interessante per gli studi fisici, climatici e ambientali. La missione ATL2MED servirà da modello per come le istituzioni pubbliche e private tra le nazioni possano lavorare insieme per far avanzare le osservazioni oceaniche.

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

Informatore Navale

Trieste

I Saildrone, mezzi ecologici a impatto zero, cocludono la missione internazionale Atl2Med: 274 giorni di navigazione per studiare gli oceani



Trieste, 28 luglio 2020 - Due Saildrone, piccole imbarcazioni lunghe 7 metri e alte 5, a propulsione eolica, in grado di navigare in maniera autonoma tra punti prestabiliti all' interno di un corridoio sotto la supervisione di un "pilota" umano collegato via satellite e di raccogliere, tramite sensori meteorologici e oceanografici a energia solare, informazioni sulle acque marine - quali la salinità, la temperatura delle acque, la capacità dei mari di assorbire la CO2 - nell' ambito di campagne a lungo raggio anche in ambienti oceanici difficili, sono arrivati a Trieste il 17 luglio dopo 274 giorni di navigazione. La missione - I Saildrone hanno viaggiato dalle Canarie a Trieste con un percorso complessivo di più di 15000 miglia nautiche (circa 27000 chilometri), molto di più di quanto era stato previsto (circa 5000 miglia). La missione Atlantico-Mediterraneo (Atl2Med) è il frutto della collaborazione tra pubblico e privato . Obiettivo della missione era promuovere l' osservazione diffusa degli oceani, essenziale per valutare gli effetti dei cambiamenti climatici, riducendo i costi per l' acquisizione dei dati. I Soggetti - "La missione Atl2Med è frutto della collaborazione tra l' azienda che ha sviluppato e produce i Saildrone , l' Oceanic Thematic Centre (OTC) inserita nel network internazionale ICOS (Integrated Carbon Observing System), e 12 istituti di ricerca di 7 diversi paesi " spiega Vanessa Cardin, ricercatrice dell' Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale - OGS e coordinatrice della partecipazione di OGS alla missione. "Un enorme sforzo internazionale che ha permesso di gestire la complessità dell' organizzazione, del viaggio, della raccolta e dell' integrazione dei dati" spiega. L' innovazione - I Saildrone rappresentano uno strumento per l' oceanografia del futuro: sono veicoli estremamente tecnologici ed ecologici , si muovono infatti grazie all' energia eolica e utilizzano l' energia solare per far funzionare gli strumenti di bordo; non trasportano sostanze inquinanti, né carburante, non emettono scarichi e, come i veicoli a vela, sono silenziosi, fattore questo estremamente importante considerando che il rumore è oggi una delle fonti inquinanti più rilevanti. Il ruolo di OGS - "Grazie alla collaborazione con OGS, i Saildrone hanno completato diversi obiettivi nel Tirreno e nel Mare Adriatico " spiega ancora Cardin. "Hanno raccolto dati sulle potenziali emissioni di CO2 in un' area ad attività vulcanica intorno alle Isole Eolie prima di circumnavigare la Sicilia ed entrare nel Mare Adriatico attraverso lo Stretto di Otranto. In Adriatico sono passati nell' area della stazione oceanografica gestita da OGS, E2M3A, posizionata nella fossa dell' Adriatico meridionale" precisa. Durante la traversata dei Saildrone in Adriatico meridionale, "OGS ha messo in mare anche i propri glider, veicoli autonomi che si muovono senza propulsione immergendosi fino a 1000 metri di profondità e che vengono attualmente utilizzati per il monitoraggio di aree chiave di mari e oceani" spiega Elena Mauri, ricercatrice di OGS. I glider hanno acquisito dati lungo un transetto che si estende dall' Italia alla Croazia per poter avere un quadro completo dell' area monitorata dai Saildrone" prosegue Elena Mauri. I dati raccolti dai Saildrone , quelli rilevati delle stazioni oceanografiche che misurano in continuo e i dati acquisiti dai glider saranno confrontati e permetteranno di ottenere informazioni preziose soprattutto sugli scambi di gas all' interfaccia acqua aria, soprattutto per la CO2. Arrivati nel nord dell' Adriatico, i Saildrone hanno effettuato misurazioni nell' area delle stazioni ICOS PALOMA (gestita dal CNR) e MAMBO1, posizionata all' interno dell' Area Marina Protetta di Miramare e gestita da OGS. Il contributo del CNR - "Il CNR partecipa al progetto mettendo a disposizione i dati raccolti in continuo dalle due stazioni fisse PALOMA (ISMAR),

situata nel centro del Golfo di Trieste, e W1M3A (IAS), situata nel Mar Tirreno vicino al "Santuario dei cetacei", che fanno entrambe parte

della componente marina del network ICOS. Viene messa a disposizione anche l' esperienza acquisita dai suoi ricercatori nell' analisi del sistema del carbonio inorganico marino secondo protocolli internazionali e nell' interpretazione dei dati" afferma Anna Luchetta, ricercatrice ISMAR responsabile della stazione PALOMA per ICOS. La parte marina del network ICOS Italia attualmente è costituita da 4 stazioni fisse: due gestite dal CNR e due da OGS. Finita la fase di raccolta dei dati in continuo da parte dei Saildrone inizierà la fase, non meno importante, di confronto con i dati acquisiti dalle stazioni fisse equipaggiate con sensori e quella di analisi dei campioni discreti per un confronto incrociato sul funzionamento dei sensori durante la missione ed una certificazione dei dati. La rete ICOS infatti si prefigge di fornire dati omogenei, per metodologia e protocolli d' analisi, e calibrati (per confronto con standard certificati) da utilizzare per il calcolo dei flussi aria mare di CO2 (e altri gas serra) a livello paneuropeo. Il contributo delle stazioni PALOMA (finora unica certificata ICOS) e Miramare sarà molto importante non solo per l' esistenza di serie temporali pluriannuali di dati con cui confrontarli ma anche in considerazione del fatto che, a causa del lockdown per l' emergenza COVID, le altre stazioni fisse del Mediterraneo visitate dai Saildrone nei mesi scorsi non hanno potuto raccogliere campioni discreti per effettuare il confronto cui si accennava" conclude Luchetta. Il Golfo di Trieste - Il Golfo di Trieste è un' area soggetta a input fluviali e forti variazioni stagionali di temperatura con differenze tra l' inverno e l' estate che possono superare i 20° C e questo incide fortemente sulla capacità del mare di assorbire o rilasciare l' anidride carbonica. Durante l' inverno, le acque dense dell' Adriatico settentrionale contribuiscono alla pompa fisica che assorbe CO2 e la trasferisce in acque più profonde. "Una migliore comprensione di questi processi è importante per valutare il potenziale impatto dell' acidificazione delle coste nella regione e i dati possono anche aiutare ad affrontare la variabilità spaziale degli scambi aria-mare di CO2 in un' area colpita da scarichi fluviali" aggiunge Michele Giani, ricercatore di OGS e responsabile della MAMBO1 per l' infrastruttura europea Integrate Carbon Observing System (ICOS). "La nostra ricerca si basa sulle misurazioni in punti fissi, quindi tutti i dati che contribuiscono alla misurazione della variabilità spaziale attorno alle nostre stazioni possono contribuire a migliorare la comprensione di quali processi siano meglio rilevati nei siti osservativi. I dati saranno integrati nella nostra continua ricerca sul processo di acidificazione costiera nel Mare Adriatico settentrionale". Per Trieste è stata importante anche la collaborazione con l' Autorità portuale della città che ha fornito il supporto tecnico per l' ancoraggio dei Saildrone, dimostrando ancora una volta il supporto verso la comunità scientifica. "Il supporto dato a OGS per questa missione si affianca alle numerose iniziative già messe in atto per sostenere modelli di sviluppo innovativi e le partnership tra industria e ricerca, che l' Autorità di Sistema Portuale è sempre pronta ad allargare" ha dichiarato il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino. I primi risultati - "Siamo molto soddisfatti di aver partecipato a questo importante progetto internazionale e in futuro speriamo di poter ripetere questo tipo di missioni" spiega Cardin, precisando che "l' analisi dei dati raccolti terminerà nei prossimi mesi, ma i primi dati che abbiamo osservato sono molto positivi". I dati di validazione della CO2 raccolti aiuteranno a certificare le stazioni fisse all' interno del progetto di infrastruttura europea ICOS.

Il Nautilus

Trieste

Due Saildrone per studiare gli oceani

I Saildrone, mezzi ecologici a impatto zero, concludono nel Golfo di Trieste la missione internazionale Atl2Med: 274 giorni di navigazione tra Atlantico e Mediterraneo per studiare gli oceani

SCRITTO DA REDAZIONE



Trieste-Due Saildrone, piccole imbarcazioni lunghe 7 metri e alte 5, a propulsione eolica, in grado di navigare in maniera autonoma tra punti prestabiliti all'interno di un corridoio sotto la supervisione di un pilota umano collegato via satellite e di raccogliere, tramite sensori meteorologici e oceanografici a energia solare, informazioni sulle acque marine quali la salinità, la temperatura delle acque, la capacità dei mari di assorbire la CO2 nell'ambito di campagne a lungo raggio anche in ambienti oceanici difficili, sono arrivati a Trieste il 17 luglio dopo 274 giorni di navigazione. La missione I Saildrone hanno viaggiato dalle Canarie a Trieste con un percorso complessivo di più di 15000 miglia nautiche (circa 27000 chilometri), molto di più di quanto era stato previsto (circa 5000 miglia). La missione Atlantico-Mediterraneo (Atl2Med) è il frutto della collaborazione tra pubblico e privato. Obiettivo della missione era promuovere l'osservazione diffusa degli oceani, essenziale per valutare gli effetti dei cambiamenti climatici, riducendo i costi per l'acquisizione dei dati. I Soggetti - La missione Atl2Med è frutto della collaborazione tra l'azienda che ha sviluppato e produce i Saildrone, l'Oceanic Thematic Centre (OTC) inserita nel network internazionale ICOS (Integrated Carbon Observing System), e 12 istituti di ricerca di 7 diversi paesi spiega Vanessa Cardin, ricercatrice dell'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale OGS e coordinatrice della partecipazione di OGS alla missione. Un enorme sforzo internazionale che ha permesso di gestire la complessità dell'organizzazione, del viaggio, della raccolta e dell'integrazione dei dati spiega. L'innovazione - I Saildrone rappresentano uno strumento per l'oceanografia del futuro: sono veicoli estremamente tecnologici ed ecologici, si muovono infatti grazie all'energia eolica e utilizzano l'energia solare per far funzionare gli strumenti di bordo; non trasportano sostanze inquinanti, né carburante, non emettono scarichi e, come i veicoli a vela, sono silenziosi, fattore questo estremamente importante considerando che il rumore è oggi una delle fonti inquinanti più rilevanti. Il ruolo di OGS - Grazie alla collaborazione con OGS, i Saildrone hanno completato diversi obiettivi nel Tirreno e nel Mare Adriatico spiega ancora Cardin. Hanno raccolto dati sulle potenziali emissioni di CO2 in un'area ad attività vulcanica intorno alle Isole Eolie prima di circumnavigare la Sicilia ed entrare nel Mare Adriatico attraverso lo Stretto di Otranto. In Adriatico sono passati nell'area della stazione oceanografica gestita da OGS, E2M3A, posizionata nella fossa dell'Adriatico meridionale precisa. Durante la traversata dei Saildrone in Adriatico meridionale, OGS ha messo in mare anche i propri glider, veicoli autonomi che si muovono senza propulsione immergendosi fino a 1000 metri di profondità e che vengono attualmente utilizzati per il monitoraggio di aree chiave di mari e oceani spiega Elena Mauri, ricercatrice di OGS. I glider hanno acquisito dati lungo un transetto che si estende dall'Italia alla Croazia per poter avere un quadro completo dell'area monitorata dai Saildrone prosegue Elena Mauri. I dati raccolti dai Saildrone, quelli rilevati delle stazioni oceanografiche che misurano in continuo e i dati acquisiti dai glider saranno confrontati e permetteranno di ottenere informazioni preziose soprattutto sugli scambi di gas all'interfaccia acqua aria, soprattutto per la CO2. Arrivati nel nord dell'Adriatico, i Saildrone hanno effettuato misurazioni nell'area delle stazioni ICOS PALOMA (gestita dal CNR) e MAMBO1, posizionata all'interno dell'Area

Marina Protetta di Miramare e gestita da OGS. Il contributo del CNR Il CNR partecipa al progetto mettendo a disposizione i dati raccolti in continuo dalle due stazioni fisse PALOMA (ISMAR), situata nel centro del Golfo di Trieste, e W1M3A (IAS), situata nel Mar Tirreno vicino al Santuario dei cetacei,

Il Nautilus

Trieste

che fanno entrambe parte della componente marina del network ICOS. Viene messa a disposizione anche l'esperienza acquisita dai suoi ricercatori nell'analisi del sistema del carbonio inorganico marino secondo protocolli internazionali e nell'interpretazione dei dati afferma Anna Luchetta, ricercatrice ISMAR responsabile della stazione PALOMA per ICOS. La parte marina del network ICOS Italia attualmente è costituita da 4 stazioni fisse: due gestite dal CNR e due da OGS. Finita la fase di raccolta dei dati in continuo da parte dei Saildrone inizierà la fase, non meno importante, di confronto con i dati acquisiti dalle stazioni fisse equipaggiate con sensori e quella di analisi dei campioni discreti per un confronto incrociato sul funzionamento dei sensori durante la missione ed una certificazione dei dati. La rete ICOS infatti si prefigge di fornire dati omogenei, per metodologia e protocolli d'analisi, e calibrati (per confronto con standard certificati) da utilizzare per il calcolo dei flussi aria mare di CO2 (e altri gas serra) a livello paneuropeo. Il contributo delle stazioni PALOMA (finora unica certificata ICOS) e Miramare sarà molto importante non solo per l'esistenza di serie temporali pluriannuali di dati con cui confrontarli ma anche in considerazione del fatto che, a causa del lockdown per l'emergenza COVID, le altre stazioni fisse del Mediterraneo visitate dai Saildrone nei mesi scorsi non hanno potuto raccogliere campioni discreti per effettuare il confronto cui si accennava conclude Luchetta. Il Golfo di Trieste - Il Golfo di Trieste è un'area soggetta a input fluviali e forti variazioni stagionali di temperatura con differenze tra l'inverno e l'estate che possono superare i 20° C e questo incide fortemente sulla capacità del mare di assorbire o rilasciare l'anidride carbonica. Durante l'inverno, le acque dense dell'Adriatico settentrionale contribuiscono alla pompa fisica che assorbe CO2 e la trasferisce in acque più profonde. Una migliore comprensione di questi processi è importante per valutare il potenziale impatto dell'acidificazione delle coste nella regione e i dati possono anche aiutare ad affrontare la variabilità spaziale degli scambi aria-mare di CO2 in un'area colpita da scarichi fluviali aggiunge Michele Giani, ricercatore di OGS e responsabile della MAMBO1 per l'infrastruttura europea Integrate Carbon Observing System (ICOS). La nostra ricerca si basa sulle misurazioni in punti fissi, quindi tutti i dati che contribuiscono alla misurazione della variabilità spaziale attorno alle nostre stazioni possono contribuire a migliorare la comprensione di quali processi siano meglio rilevati nei siti osservativi. I dati saranno integrati nella nostra continua ricerca sul processo di acidificazione costiera nel Mare Adriatico settentrionale. Per Trieste è stata importante anche la collaborazione con l'Autorità portuale della città che ha fornito il supporto tecnico per l'ancoraggio dei Saildrone, dimostrando ancora una volta il supporto verso la comunità scientifica. Il supporto dato a OGS per questa missione si affianca alle numerose iniziative già messe in atto per sostenere modelli di sviluppo innovativi e le partnership tra industria e ricerca, che l'Autorità di Sistema Portuale è sempre pronta ad allargare ha dichiarato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino. I primi risultati Siamo molto soddisfatti di aver partecipato a questo importante progetto internazionale e in futuro speriamo di poter ripetere questo tipo di missioni spiega Cardin, precisando che l'analisi dei dati raccolti terminerà nei prossimi mesi, ma i primi dati che abbiamo osservato sono molto positivi. I dati di validazione della CO2 raccolti aiuteranno a certificare le stazioni fisse all'interno del progetto di infrastruttura europea ICOS.

Corriere del Veneto

Venezia

Mose, tre chiusure totali prima dell' autunno Sub per togliere la sabbia

Prossimo test il 7 agosto. Testa aspirante da sperimentare

Alberto Zorzi


VENEZIA E MESTRE

Mose, tre chiusure totali prima dell'autunno Sub per togliere la sabbia

Prossimo test il 7 agosto. Testa aspirante da sperimentare

Scanner e mascherine gli scritti al Cotonificio No tax a 20 mila euro

Vacanza in spiaggia in regalo per le nomine dell'Usl 4

Sfida a colpi di post e manifesti Polemica sul Consiglio a distanza

Svolta rosa, Meoraglia sceglie suor Simone E' il nuovo economo

VENEZIA - I sub ieri si sono messi al lavoro e in pochi giorni toglieranno tutti i sedimenti che si erano infilati sotto sei paratoie dal lato di Treporti: così potranno tornare nei loro alloggiamenti, mentre ora erano rialzate di circa un metro. D' altra parte, dopo la prima prova di sollevamento del Mose - avvenuta lo scorso 10 luglio, alla presenza del premier Giuseppe Conte e di tre ministri - si riparte con i test, in vista dell' ipotesi di alzarlo a protezione della città già da questo autunno in caso di emergenza. Mentre inizialmente si era pensato di riprendere con sollevamenti singoli, il Consorzio Venezia Nuova ha invece deciso che da qui a ottobre ci saranno tre chiusure, una al mese, di tutte le barriere. La prossima dovrebbe essere il 7 agosto, anche se manca ancora il via libera della Capitaneria di Porto, visto che il sollevamento integrale comporta lo stop alla navigazione. Test importanti per provare il Mose, ovviamente, ma soprattutto per addestrare le quattro squadre che dovranno sovrintendere all' apertura. Per ora, infatti, il sistema di dighe è azionato in modalità semi-manuale, in attesa che venga completata la control room all' Arsenale, e dunque servono un' ottantina di persone: tanti tecnici del Cvn, ma anche delle controllate Thetis e Comar, hanno così avviato un processo di riqualificazione per specializzarsi nei sollevamenti, che saranno la necessità del futuro. Anche perché una volta che il Mose sarà a regime servirà meno personale per ogni alzata, ma si dovranno garantire turni e reperibilità. E' dunque necessario rendere sempre più «automatici» i protocolli e provare le comunicazioni, che avvengono per ora tramite il ponte radio messo a disposizione dall' Esercito. Nel frattempo la «macchina-Mose» avanza, con gli ultimi ritocchi che la rendono sempre più potente e performante, grazie all' installazione di sempre più compressori. Ieri, per esempio, le paratoie con la sabbia sotto sono state alzate in appena sette minuti. Quelle di Lido sono già a velocità di progetto, mentre è a Malamocco che sono ancora in corso i lavori. Quanto al problema dei sedimenti, per ora si va avanti con la modalità manuale e i sub, ma proprio oggi arriverà al comitato tecnico-amministrativo del Provveditorato la proposta di una sperimentazione per rendere più efficiente la loro rimozione. Messo da parte il mezzo che costava oltre 30 milioni di euro, la soluzione low-cost (anche se il prezzo non è ancora stato definito) è un macchinario che ha due bocche: una che soffia, l' altra che aspira la sabbia e, tramite un tubo, la rilancia a qualche centinaio di metri di distanza. A renderlo economico è il fatto che questa «testa aspirante» si può collocare su un qualunque pontone che possa portare una gru, da cui viene calata in acqua con degli argani. Uno dei dubbi dei tecnici è che cosa possa succedere in condizioni di mare agitato. Il Cvn ha anche messo in movimento un paio di imprese per ragionare di altri sistemi.

La Gazzetta Marittima

Venezia

Comitato di Gestione bis per l' AdSP di Venezia



VENEZIA L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale sta riconvocando il Comitato di Gestione al fine di approvare il Rendiconto consuntivo 2019. Nel farlo dice una nota dell'AdSP s'intende dare compimento alle indicazioni ricevute dal capo del Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, in un atto formale inviato all'Ente, riconosce la regolarità del bilancio consuntivo già presentato per l'approvazione nella seduta del 18 giugno scorso del Comitato di Gestione, a conclusione della ispezione tecnico-amministrativa eseguita dalla Direzione generale Vigilanza sulle Autorità Portuali del Ministero medesimo. In tale valutazione continua la nota il direttore generale ha riconosciuto che la norma di legge, che prevede il commissariamento dell'Ente in caso di mancata approvazione dei bilanci entro i termini previsti, va letta nel contesto della situazione e alla luce della correttezza del documento contabile presentato in Comitato. La direzione generale, a questo proposito continua la nota ha riconosciuto, dopo adeguata analisi tecnico-amministrativa e approfondito controllo documentale, nonché a seguito dell'audizione del presidente Musolino, che il bilancio consuntivo dell'AdSP non presenta alcuna criticità ed è assolutamente regolare sotto il profilo economico, finanziario e amministrativo. Nel contempo, il direttore generale ha rilevato come le dichiarazioni di voto contrario espresse dai rappresentanti della Regione Veneto e della Città Metropolitana di Venezia facessero riferimento a somme appostate in bilancio nel 2018, ormai consolidato a seguito dell'approvazione del rendiconto contabile da parte del Comitato di Gestione del 29 aprile 2019, approvato poi dal Ministero delle Infrastrutture e anche dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, e non ancora utilizzate dall'Ente divenendo, perciò, residuo passivo vincolato alla revisione del PEF tra AdSP e Venice Ro.Port.Mos Scpa. La cancellazione di tali poste, come ripetutamente formalmente richiesto dai rappresentanti di Città Metropolitana e Regione, avrebbe prodotto l'immediato formarsi di un debito fuori bilancio per l'Ente e quindi l'avverarsi di un illecito amministrativo e contabile estremamente grave. Entrando nel merito della revisione del PEF su Fusina, la direzione generale Vigilanza sulle Autorità Portuali ricorda poi i pareri favorevoli raccolti dall'Ente ed espressi dal DIPE (ufficio alle dirette dipendenze della Presidenza del Consiglio), Avvocatura distrettuale dello Stato e professionisti chiamati a supportare l'Ente, sulla necessità di agire esattamente come operato dall'Autorità di Sistema Portuale, per scongiurare un maggiore danno economico che nasceva, in termini di gestione del rischio, presente nell'atto sottoscritto nel 2010 dall'allora presidente in favore del concessionario e a discapito dell'Ente portuale. L'AdSP ricorda infine che l'oggetto dell'ordine del giorno del Comitato di Gestione del 18 giugno scorso verteva sull'approvazione del Rendiconto per l'anno 2019 e che tale sarà l'ordine del giorno della prossima seduta. La procedura relativa al riequilibrio del PEF del Terminal Autostrade del Mare di Fusina, che non è oggetto di discussione o di votazione in riferimento al Rendiconto consuntivo 2019, si è infatti definitivamente conclusa con il voto favorevole a maggioranza del Comitato di Gestione il 20 gennaio 2020.

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

Sea Reporter

Venezia

ALIS, a Manduria trasporto e turismo sostenibile per la ripartenza dell' italia e del mezzogiorno



Guido Grimaldi: "Senza efficienza nel trasporto non vi è ripresa del turismo, senza sostenibilità non vi è sviluppo futuro" " A soli dieci giorni dal grande evento nazionale "La due giorni di ALIS. La ripresa per un' Italia in movimento" organizzato presso l' Hilton Sorrento Palace, le nostre aziende associate si sono nuovamente riunite per l' importante appuntamento pugliese di Manduria incentrato sul trasporto e sul turismo sostenibile come settori chiave per la ripartenza del Paese e, in particolare, del Mezzogiorno" . Così il Presidente di ALIS Guido Grimaldi commenta l' evento " Trasporto e turismo sostenibile. Il Mezzogiorno al centro della ripartenza ", appuntamento annuale dell' Associazione giunto alla sua terza edizione e moderato dal padrone di casa Bruno Vespa nella splendida cornice della Masseria Li Reni di Manduria. "Trasporto e turismo sostenibile dovranno necessariamente essere al centro dell' agenda politica fin dai prossimi provvedimenti ed interventi. Senza efficienza e competitività nel trasporto non vi è ripresa del turismo, senza sostenibilità non vi è sviluppo futuro. ALIS è impegnata per richiedere e proporre alle Istituzioni, con voce unitaria per l' intero comparto, una strategia comune di investimenti ed interventi mirati, per due settori così interconnessi, che possa puntare alla riduzione del divario tra il Nord ed il Sud del Paese e con il resto d' Europa. Lo abbiamo evidenziato nei nostri documenti tecnici, nei nostri interventi mediatici e - prosegue il Presidente Grimaldi - lo abbiamo sottolineato con ancor più chiarezza durante i nostri eventi pubblici" . "Rilanciare il Sud attraverso il trasporto ed il turismo significa modernizzare e mettere in sicurezza le infrastrutture, rinnovare le linee ferroviarie, potenziare i porti e le Autostrade del Mare, incentivare l' utilizzo dell' intermodalità e la costituzione di Zone Economiche Speciali, ridurre la burocrazia, promuovere la digitalizzazione del settore ed attrarre nuovi capitali ed investimenti. Siamo convinti - aggiunge Guido Grimaldi - che l' economia del Mezzogiorno e dell' intero Paese possa realmente ripartire solo se il popolo del trasporto e della logistica riceverà maggiore considerazione ed interventi mirati da parte delle Istituzioni". Nel corso del convegno, dopo i saluti introduttivi del Direttore Generale ALIS Marcello Di Caterina , sono intervenuti come autorevoli relatori il Senatore e Presidente di Assoeventi Michele Boccardi , il Presidente del Gruppo Casillo Pasquale Casillo , il Managing partner di Grimaldi Studio Legale Francesco Sciaudone , i Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino , del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi e del Mare Ionio Sergio Prete . E' proprio Bruno Vespa ad aprire la moderazione del panel parlando di ALIS, che " ci ha consentito di vivere con normalità, seppure in una condizione inedita come durante l' emergenza " e dell' importanza del trasporto, che " non è un mezzo ma un sistema legato allo sviluppo di un mondo che ha fretta di ripartire e di crescere. ". Michele Boccardi, in veste di Presidente di Assoeventi, interviene con un messaggio forte e chiaro: " Non c' è turismo e non ci sono eventi senza mobilità. Siamo aziende praticamente gemelle, fortemente interconnesse tra di loro perché noi senza trasporto e mobilità sostenibile non esistiamo. Senza pensare all' indotto che viene generato da questi settori e che è ulteriormente connesso al mondo dei trasporti ". Il Presidente del Gruppo Casillo Pasquale Casillo, neo-socio consigliere di ALIS, ribadisce: " Ci siamo sentiti utili ed importanti per il Paese, lavorando ogni giorno spinti da senso di responsabilità, e ora non vorremmo perdere questo spirito di unione e concretezza che aiuta a fare cose importanti, come riteniamo possa accadere grazie all' opportunità del Recovery Fund" . Sulla stessa linea anche Pino

Musolino, Presidente AdSP Mar Adriatico Settentrionale: " Il nostro buon lavoro come Autorità di Sistema Portuale rappresenta

Sea Reporter

Venezia

la normalità, e ora bisogna passare dalle parole ai fatti sul tema dell' Italia come piattaforma logistica naturale del Mediterraneo. Proprio per questo, ben vengano gli scambi commerciali con la Cina, ma per le infrastrutture pensiamoci bene ". Anche Sergio Prete, Presidente AdSP Mar Ionio, parla della Via della Seta in riferimento al caso di Taranto, " che è finita nell' occhio attento di Stati Uniti e della Cina. Abbiamo come città e come Autorità di Sistema Portuale delle priorità territoriali: in primis, sull' Ilva è proprio Taranto a voler essere ascoltata, puntando sulla sostenibilità ambientale come primo punto per il futuro ". Ugo Patroni Griffi, Presidente AdSP Mar Adriatico Meridionale, spiega che " la Corte di Giustizia europea ha stabilito come sia lo Stato a decidere quale interesse nazionale debba prevalere in un bilanciamento tra necessità di realizzare infrastrutture e tutela dell' ambiente ". Punto di vista giuridico, ma con un forte accento economico, quello proveniente da Francesco Sciaudone, Managing partner di Grimaldi Studio Legale, che parla delle strategie per ripartire: "Il sistema economico è stato profondamente modificato dalla pandemia, ma abbiamo strumenti, risorse ed intelligenza per riprenderci, il problema è che non riusciamo a coniugarli. Per esempio, non ci servono solo risorse, ci serve anche e soprattutto decidere come spenderle e come indirizzarle al fine di aumentare PIL. Oggi abbiamo una situazione che può essere paragonata all' effetto della safety car: ripartiamo tutti agli stessi blocchi di richieste, l' importante è avere le idee chiare". Le conclusioni dell' evento sono state affidate proprio al Presidente di ALIS Guido Grimaldi , che ha ripercorso gli ultimi mesi di intensa attività di ALIS e dell' intero popolo del trasporto e della logistica. "ALIS non si è mai fermata fin dal primo momento dell' emergenza, con orgoglio e patriottismo, e, ancora oggi, lavora senza sosta in rappresentanza di un cluster da oltre 26 miliardi ed oltre 1.500 aziende associate ma, soprattutto, 178 mila uomini e donne. Una crescita associativa veloce, che non considero un problema perché sappiamo bene quale sia la nostra strategia, che tracciamo insieme ai nostri soci negli eventi pubblici, come questo di Manduria, così come nei consigli direttivi ed in tutte le occasioni di incontro e confronto. ALIS ha capito le esigenze e le istanze del popolo del trasporto e della logistica e siamo orgogliosi del fatto che proprio la nostra associazione stia mettendo in campo iniziative, risorse, competenze e visione, per ottenere dalle Istituzioni maggiore considerazione e misure concrete volte a soddisfare le legittime richieste di chi, con coraggio e spirito di sacrificio, non si è mai fermato nonostante le molteplici criticità, di chi ha investito nel lavoro duro, competitivo, difficile, di chi crede in un' Italia del merito, delle competenze e delle capacità, di chi guarda al futuro delle nuove generazioni promuovendo lo sviluppo sostenibile del sistema socio-economico. ALIS - conclude Guido Grimaldi - è pronta per la ripartenza di un' Italia sempre più in movimento, dove i settori di traporto e logistica siano maggiormente considerati e non solo ringraziati, e dimostra, anche attraverso eventi come quelli di Sorrento e Manduria, la ferma e convinta volontà di fare, di reagire, di guardare avanti".

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Uil: 'Nei porti dipendenti in cassa ma si usano lavoratori interinali[a]


Ladri d'arte tedeschi a Dego, coppia arrestata dai carabinieri

Uil: «Nei porti dipendenti in cassa ma si usano lavoratori interinali»

Cairo, piazza della Vittoria scelta la ditta per i lavori

Vado, taglio alla Tari recuperati 170 mila euro

Giovanni Vaccaro Un calo di traffici del 40%, poco lavoro per tutti;nei porti di Savona e Vado si alza l' allarme della Uiltrasporti. Franco Paparusso e Pier Francesco Bossi, segretari che seguono da vicino il settore portuale, hanno puntato il dito sul ricorso alla cassa integrazione "per Covid-19" da parte di diversi terminalisti, i quali però utilizzano lavoratori esterni per coprire il fabbisogno momentaneo. «Perché o chiedono Bossi e Paparusso - ricorrere a esterni quando i lavoratori del porto sono già adeguatamente strutturati per il fabbisogno dei due scali? Tutto ciò crea disagio e produce un solo risultato: si aggiungono elementi di divisione sociale tra i lavoratori e si porta a pensare che ci siano motivi riconducibili alla speculazione sul costo del lavoro». Uiltrasporti chiederà l' intervento dell' Autorità di sistema portuale: «Vorremmo che si agisca in maniera decisa contro questi comportamenti o aggiungono i sindacalisti -, che non fanno altro che peggiorare le già precarie condizioni di tutti i lavoratori portuali. Perché vengano utilizzati lavoratori di una cooperativa autorizzata ex art.16 quando i dipendenti dei terminal sono in cassa integrazione?». A Palazzo San Giorgio una questione simile era già arrivata, con alcune differenze, dai sindacati genovesi, che contestavano il ricorso alle ferie forzate sotto alla Lanterna, a fronte di lavoro "interinale". Ora sui tavoli dell' Authority approda anche il caso savonese. Alessandro Berta, direttore dell' Unione Industriali e revisore dell' Unione utenti del porto di Savona, però puntualizza: «Attenzione: non ci sono violazioni di norme e non esistono interinali nel porto di Savona -Vado. Per legge possono essere utilizzati lavoratori di cooperative ex art. 16 e 17. I traffici sono calati del 40%, quindi c' Ë meno lavoro sia per il personale dei terminal sia per la Compagnia portuale. La cassa integrazione per quest' ultima Ë forse diversa? I sindacalisti dovrebbero ricordare che lo sono per tutti i lavoratori e quelli della Compagnia non sono lavoratori di serie B. Però sono quelli che rischiano di più. Bisogna trovare un equilibrio ed evitare di "uccidere" la Compagnia e gli articoli 16 che, peraltro, lavorano nelle giornate in cui di norma non c' è cassa, che in questa situazione di fatto risultano i soggetti più deboli. Peraltro gli accordi storici fra operatori e sindacati già prevedono che la gestione del lavoro ordinario sia fatta con personale proprio dai terminalisti, ma con l' intervento della Compagnia in caso di picchi di traffico». Ora la situazione si è capovolta.

Savona News

Savona, Vado

Porto Savona-Vado, Uiltrasporti: "Vengono usati lavoratori cooperativa quando i terminalisti sono in cassa integrazione Covid. Chiederemo intervento dell' Autorità Portuale"

"Tutto questo è fonte di disagio e produce elementi di divisione sociale tra i lavoratori"


SAVONA NEWS

ATTUALITÀ

Porto Savona-Vado, Uiltrasporti: "Vengono usati lavoratori cooperativa quando i terminalisti sono in cassa integrazione Covid. Chiederemo intervento dell'Autorità Portuale"

"Tutto questo è fonte di disagio e produce elementi di divisione sociale tra i lavoratori"

"L' emergenza Covid ha causato una contrazione dei traffici portuali senza precedenti concludendo un ciclo di eventi negativi che hanno segnato inesorabilmente gli ultimi due anni della storia portuale savonese. Molto deve essere ancora definito, ma inevitabilmente questa emergenza ha complicato la gestione delle problematiche portuali ancora presenti e gli effetti come sempre ricadono sui lavoratori". Cosi commentano in una nota Franco Paparusso e Pier Francesco Bossi, segreteria Provinciale Uiltrasporti. "L' applicazione della cassa integrazione Covid 'riservata a quei datori di lavoro che nell' anno 2020 sospendono o riducono l' attività lavorativa per eventi riconducibili all' emergenza epidemiologica', diventa spunto per alcune considerazioni. All' interno del porto di Savona-Vado Ligure la quasi totalità dei terminalisti applica questo ammortizzatore sociale straordinario ed è innegabile che il calo di lavoro giustifichi il suo utilizzo, quello che è incomprensibile è perché vengano utilizzati lavoratori di una cooperativa autorizzata art.16 quando i dipendenti dei terminal sono collocati in cassa integrazione covid, sottraendo turni lavorativi ai lavoratori dei terminal stessi e alla Compagnia portuale che è il soggetto autorizzato a gestire il lavoro temporaneo". "Perché ricorrere ad altri quando i lavoratori del porto sono già adeguatamente strutturati per provvedere ai fabbisogni dei nostri scali? Tutto questo è fonte di disagio e produce un solo risultato che è quello di aggiungere elementi di divisione sociale tra i lavoratori che non possono fare altro che pensare a motivi riconducibili alla speculazione sul costo del lavoro". "Chiederemo ufficialmente nei prossimi giorni l' intervento dell' Autorità di Sistema Portuale di Genova e Savona, affinchè si agisca in maniera decisa su questi comportamenti che non fanno altro che peggiorare le già precarie condizioni di tutti i lavoratori portuali" concludono Paparusso e Bossi.

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Porto Savona-Vado, Uiltrasporti: "Lavoratori dei terminal in cassa integrazione ma 'sostituiti' da altri"

"Chiederemo l' intervento dell' Autorità di Sistema Portuale di Genova e Savona per risolvere questa situazione che peggiora le già precarie condizioni di tutti i lavoratori"


IVG.it

Porto Savona-Vado, Uiltrasporti: "Lavoratori dei terminal in cassa integrazione ma 'sostituiti' da altri"

"Chiederemo l'intervento dell'Autorità di Sistema Portuale di Genova e Savona per risolvere questa situazione che peggiora le già precarie condizioni di tutti i lavoratori"

Meteo, caldo e umidità in aumento: la scarsa ventilazione favorisce l'afa

Savona/Vado Ligure . "L' emergenza Covid ha causato una contrazione dei traffici portuali senza precedenti. Nel porto di Savona-Vado è stata applicata la cassa integrazione Covid 'riservata a quei datori di lavoro che nell' anno 2020 sospendono o riducono l' attività lavorativa per eventi riconducibili all' emergenza epidemiologica'. In questo modo, la quasi totalità dei terminalisti applica questo ammortizzatore sociale straordinario ed è innegabile che il calo di lavoro giustifichi il suo utilizzo ". A dichiararlo sono Franco Paparusso e Pier Francesco Bossi di Uiltrasporti che illustrano una problematica: "Quello che è incomprensibile è perché vengano utilizzati lavoratori di una cooperativa autorizzata art.16 quando i dipendenti dei terminal sono collocati in cassa integrazione Covid, sottraendo turni lavorativi ai lavoratori dei terminal stessi e alla compagnia portuale che è il soggetto autorizzato a gestire il lavoro temporaneo?". "Molto deve essere ancora definito, ma inevitabilmente questa emergenza ha complicato la gestione delle problematiche portuali ancora presenti e gli effetti come sempre ricadono sui lavoratori - aggiungono dal sindacato - Perché ricorrere ad altri quando i lavoratori del porto sono già adeguatamente strutturati per provvedere ai fabbisogni dei nostri scali? Tutto questo è fonte di disagio e produce un solo risultato che è quello di aggiungere elementi di divisione sociale tra i lavoratori che non possono fare altro che pensare a motivi riconducibili alla speculazione sul costo del lavoro". " Chiederemo ufficialmente nei prossimi giorni l' intervento dell' Autorità di Sistema Portuale di Genova e Savona , affinchè si agisca in maniera decisa su questi comportamenti che non fanno altro che peggiorare le già precarie condizioni di tutti i lavoratori portuali " concludono dalla segreteria provinciale di Uiltrasporti.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Trasporti, il conto del virus: traffico merci giù del 25%


ECONOMIA&MARITTIMO

Intesa Sanpaolo ha conquistato Ubi
Messina cresce e pensa all'Europa

Trasporti, il conto del virus: traffico merci giù del 25%

Simone Gallotti / GENOVA Una voragine che ha inghiottito i trasporti di terra, mare e aria. La logistica nella prima metà dell' anno ha pagato un prezzo altissimo per l' emergenza sanitaria e la crisi che ne Ë seguita. Il conto finale Ë salato e i numeri elaborati dall' Osservatorio congiunturale dei Trasporti dell' Ufficio studi di Confcommercio sono impietosi: precipita il traffico passeggeri e, anche per le merci, sebbene le perdite siano più contenute, i cali di fatturato saranno difficilmente recuperabili. La voragine Ë talmente ampia che il rimbalzo non basterà e anche la strada dell' export Ë accidentata. In sei mesi l' Italia ha perso tre anni e solo nel 2022 le esportazioni torneranno ai livelli dell' anno scorso, come certifica il rapporto sul commercio estero dell' agenzia Ice. MERCI E PASSEGGERI, IL CROLLO Lo studio di Conftrasporto evi denzia che il traffico passeggeri Ë crollato al -53% e quello delle merci a quasi il -25%. Gomma, ferro, mare e aereo presentano riduzioni tendenziali del traffico passeggeri nella prima metà dell' anno che vanno dal 45-50% al 70%. Significa che ad aprile le riduzioni sono state di quasi il 100% sia rispetto ad aprile 2019 sia rispetto a marzo 2020. Le perdite di reddito e di fatturato del recente passato non sono del tutto recuperabili e peseranno sui bilanci delle aziende. «Per la prima volta in quattro anni le rilevazioni semestrali indicano un giudizio sul futuro peggiore di quello sul recente passato» spiega Confcommercio. Il quadro traccia to qualche giorno fa dal centro studi di Fedespedi, Ë ancora più grave: nel trasporto marittimo dei container, ad esempio, da gennaio a maggio, i principali porti italiani hanno subito una flessione dell' 8,2%. I mesi peggiori sono stati aprile e maggio, con cali fino al 30%, valore rilevato nel porto di Genova che a giugno, nel semestre, ha segnato un perdita nel settore container del 13,8% e del 17,7% cmplessivamente. Ecco perché adesso le associazioni chiedono di poter partecipare al tavolo che progetterà lo smistamento del recovery fund e Il Mit sarà il Ministero capofila del piano, con la maggior dote di risorse da investire (circa il 30%). «Ad oggi nessuno dispone di un "parco progettiw, o di un pacchetto di misure innovative per sostenere l' evoluzione industriale delle imprese del nostro settore, che possa impegnare svariati miliardi del Recovery Plan. La ministra chia mi a raccolta le migliori competenze, e si ragioni su cosa sarà la logistica di qui a 30 anni» spiega Ivano Russo, direttore generale di Confetra. EXPORT IN AFFANNO Nel 2019 l' export italiano ha registrato una crescita del 2,3% e la bilancia commerciale un saldo positivo di 53 miliardi di euro. Nel 2020 le esportazioni italiane subiranno una brusca frenata e chiuderanno l' anno in flessione del 12%, per poi crescere del 7,4% nel 2021 e del 5,2% nel 2022. «Nel 2019 le esportazioni italiane godevano di un ottimo stato di salute»spiega Carlo Ferro, presidente dell' Agenzia Ice. Ad aprile Ice stimava, su dati Prometeia, una flessione dell' export italiano di beni del 12% quest' anno, per poi crescere del 7,4% nel 2021 e del 5,2% nel 2022, anno su anno. In questo quadro, l' export del nostro Paese tornerà ai livelli del 2019 solo nel 2022.

Ship Mag

Genova, Voltri

Porto di Genova: traffici in calo del -27,2% a giugno. Savona-Vado si ferma a -9,3%


Porto di Genova: traffici in calo del -27,2% a giugno. Savona-Vado si ferma a -9,3%

Genova - Dopo i cali del -35,5% e del -30,6% registrati ad aprile e maggio, il volume di traffico delle merci movimentato dal porto di Genova ha segnato a giugno una contrazione del -27,2%, pari a 3,57 milioni di tonnellate rispetto a 4,90 milioni di tonnellate nel giugno 2019. La flessione è stata meno forte nel porto di Savona - Vado Ligure , che ha registrato una movimentazione di 1,04 milioni di tonnellate con una riduzione del -9,3% sul giugno 2019 che segue le contrazioni del -16,8% e del -22,9% totalizzate rispettivamente nei precedenti mesi di aprile e maggio. A Genova il segmento delle rinfuse secche è andato controcorrente, attestandosi a 40mila tonnellate (+45,8%), e in quello delle rinfuse liquide non petrolifere che sono risultate pari a 73mila tonnellate (+24,7%), di cui 43mila tonnellate di prodotti chimici (+36,5%) e 31mila tonnellate di oli vegetali e vino (+11,3%). In calo sia gli oli minerali (914mila tonnellate, -31,6%) sia le rinfuse solide nel comparto industriale (47mila tonnellate, -78,3%), così come le merci varie che sono ammontate a 2,41 milioni di tonnellate (-24,1%), incluse 1,64 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-26,9%) realizzate con una movimentazione di container pari a 172.155 teu (-28,7%) e 776mila tonnellate di merci convenzionali (-17,4%). A giugno il traffico dei passeggeri dei traghetti è stato di 90mila unità (-66,9%), mentre ancora ferma è risultata l' attività delle crociere rispetto a 139mila crocieristi movimentati nel giugno 2019. Lo scorso mese nel porto di Savona - Vado Ligure sono state movimentate 415mila tonnellate di merci varie (-16,3%), di cui 89mila tonnellate di merci in container, con una crescita del +96,7% generata dall' entrata in attività a fine 2019 della nuova piattaforma Vado Gateway, 274mila tonnellate di rotabili (-28,5%), 37mila tonnellate di frutta (+13,6%), 9mila tonnellate di acciai (-65,9%) e 5mila tonnellate di prodotti forestali (-38,0%). Le rinfuse solide sono diminuite del -38,9% a 102mila tonnellate, incluse 46mila tonnellate di cereali e semi oleosi (+31,4%), 15mila tonnellate di carbone (+35,9%), 9mila tonnellate di minerali (-46,4%) e 32mila tonnellate di altre rinfuse solide (-68,9%). Nel segmento delle rinfuse liquide il traffico è stato di 526mila tonnellate (+7,9%), di cui 474mila di petrolio grezzo (+12,6%) e 51mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-6,0%). Il traffico dei passeggeri dei traghetti è stato di 5mila unità (-89,0%) e il fermo del traffico crocieristico si confronta con i 62mila passeggeri del giugno 2019.

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

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

Piattaforma logistica combinata PSA/GIP: Genova potenzia e punta all' eccellenza


LA GAZZETTA MARITTIMA

Piattaforma logistica combinata PSA/GIP: Genova potenzia e punta all'eccellenza

GENOVA Mercoledì scorso 22 luglio, PSA Investments (PSA) controllata al 100% da PSA International Pte Ltd e Gruppo Investimenti Portuali (GIP) hanno ottenuto dall'AdSP del Mar Ligure Occidentale l'autorizzazione alla prospettata ristrutturazione delle loro operazioni portuali basate a Genova. Al termine di tale ristrutturazione si legge nella nota ufficiale PSA diverrà l'azionista di maggioranza della nuova società, assumendo il controllo gestionale sia di PSA Genova Prà che del Terminal Contenitori di Calata Sanità (SECH) situati nel porto di Genova. PSA e GIP operano ed investono in questo porto ricordala nota da oltre 25 anni, contribuendone allo sviluppo in maniera significativa. Nel 2008 PSA e GIP si allearono in una partnership azionaria, mentre la gestione delle società PSA Genova Pra' e SECH rimase completamente indipendente. David Yang, ceo PSA per le regioni Europa, Mediterraneo & Americhe, commenta: Questa riorganizzazione fornirà l'opportunità ad entrambi gli operatori di consolidare la loro posizione di porto gateway leader nel Tirreno Settentrionale e nodo fondamentale della filiera nazionale. Permetterà soprattutto alla nuova piattaforma logistica combinata di migliorare l'offerta di servizi alle linee di navigazione, ai caricatori, ai ricevitori ed a tutti gli stakeholder che utilizzano Genova come porto principale per le loro importazioni ed esportazioni. Stephen Nelson, presidente di GIP e SECH, aggiunge: La maggiore resilienza finanziaria ed operativa della nuova Società le permetterà di affrontare le turbolenze economiche attuali e di emergerne più forte e più competitiva. Nei prossimi anni, PSA e GIP continueranno ad investire nelle proprie strutture e a migliorare la connettività dei terminal, rafforzandone la posizione competitiva sul mercato.

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Anche San Cataldo ha scelto Milos

Il terminal di Taranto del gruppo Yilport si affida a Circle

Massimo Belli



GENOVA Circle Group fornirà Milos® a San Cataldo Container Terminal (Scct), controllato da Yilport Holding AS e attivo nel porto di Taranto. In virtù della sua profonda esperienza in materia di interoperabilità tra terminal e i diversi attori della Port Community, nonché del suo know-how che la vede oggi con le proprie soluzioni informatiche presente nei principali porti italiani quali Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Salerno, Ravenna, Venezia e Trieste, Circle fornirà a Scct i moduli eCustoms services e Customs Registers. Ciò assicurerà una piena integrazione con AIDA, la piattaforma informatica dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, soddisfando così l'esigenza di gestire in maniera digitale i registri doganali. Inoltre, il connettore Milos® TOS consentirà di condividere automaticamente i flussi digitali con il Terminal Operating System (TOS) utilizzato da Scct, in modo da garantire la gestione, l'aggiornamento in tempo reale e il monitoraggio dei dati attraverso un'interfaccia di facile utilizzo. Tali risultati sono stati resi possibili anche grazie alla collaborazione con Nord Ovest Spa, società che fornisce al mercato soluzioni globali per il commercio internazionale e che, attraverso l'agente doganale Davide Battaglia, è stata parte del processo autorizzativo della temporanea custodia e del deposito doganale. Il nostro obiettivo era rendere i processi operativi più moderni ed efficienti sfruttando le opportunità connesse alla digitalizzazione e all'interoperabilità. La nostra preferenza è quindi ricaduta su Circle quale partner di eccellenza ha dichiarato Raffaella Del Prete, general manager di San Cataldo Container Terminal. Supportare Scct Yilport nelle attività di start-up del terminal è un grande onore per noi. Al momento siamo focalizzati soprattutto sugli aspetti di cooperazione e interoperabilità con la Port Community e sui processi doganali; si tratta del primo importante risultato di una partnership che prevede una strategia complessiva a più step per trasformare in vantaggi competitivi le opportunità presenti nel porto di Taranto ha commentato Luca Abatello, Ceo e presidente di Circle Group.

panorama.it

Genova, Voltri

«Non usiamo i mezzi pubblici, al mio Nautico si viene in bicicletta (e si fa lezione anche sul piazzale)»



Panorama ha deciso di chiedere ai presidi delle scuole d' Italia come stanno «reinventando» i propri istituti nel caos generale, con linee guida confuse. Una missione in cui i dirigenti scolastici rischiano in prima persona e sono lasciati soli. Parola al preside Paolo Fasce del' Istituto nautico San Giorgio di Genova e Camogli Paolo Fasce, preside dell' Istituto Nautico San Giorgio di Genova e Camogli Le istituzioni scolastiche autonome sono chiamate a gestire una situazione difficile, la riapertura a settembre, soprattutto per le incognite che gravano su di essa. Avremo i banchi e le sedie richiesti? Gli enti locali abbatteranno i muri che, in qualche caso, ci consentiranno di avere aule più capienti entro il 14 settembre? La linea dati sarà sufficiente per garantire la presenza a distanza di chi non potrà essere accolto in classe? L' Ufficio Scolastico Regionale assegnerà le risorse aggiuntive richieste per gestire in presenza gli studenti che non trovano spazio nelle aule e che dovranno lavorare in altro modo? Ci sono persone e istituzioni che se occupano di queste cose, così come io sono chiamato ad occuparmi di gestire l' incertezza e proporre soluzioni valide per la mia scuola. E così sto provando a fare perché sono un "preside neo assunto" e ho voluto la bicicletta e ora pedalo. Il primo punto è legato alla mobilità degli studenti. Come arriveranno a scuola? Coi mezzi pubblici e coi mezzi privati. Nel primo caso si espongono a rischi di mancato rispetto delle distanze fisiche, nel secondo si rende invivibile la città già congestionata dal traffico. E allora sto organizzando un' ospitalità attiva per studenti e insegnanti che vorranno muoversi con biciclette e monopattini. Sto acquistando stipetti per i ciclisti urbani dove alloggiare asciugamano, sapone, deodorante, un cambio, perché entrare in classe sudati non è consono. La scuola sarà anche dotata di ciclo parcheggio e di spazi dove ricoverare i monopattini. Vale la pena ricordare che due dei plessi che amministro sono attraversati da piste ciclabili e ho pensato di approfittare di questa opportunità per fare prevenzione anche prima dell' orario scolastico, beninteso per chi possa aderire a questa opzione. Ho raccolto un significativo interesse grazie ad un questionario somministrato alle famiglie. Sempre a titolo preventivo, ho proposto a Città Metropolitana di indicare "turni di riposo" alle diverse scuole. Se si gestisce l' orario entro cinque giorni e si dice ad una scuola di tenere chiuso il lunedì, alla sua vicina il martedì e così via, ecco che si sgravano i mezzi pubblici di un quinto degli studenti abitualmente in giro alle sette/otto del mattino. Nel caso in cui quest' idea non attecchisca, proporrò al Collegio dei Docenti un diradamento interno. Alcune classi non vengono il lunedì, altre non vengono il martedì e così via. Ecco che l' edificio scolastico sarà abitato dall' 80% degli studenti, riducendo gli assembramenti e gli oneri di lavoro nelle sanificazioni. In altre parole, diminuiscono i rischi. Nel mio piccolo ho sollecitato le ditte produttrici di software affinché riscrivessero i propri programmi per gestire gli scaglionamenti in ingresso. Devono poter gestire moduli orari di un' ora, due ore, tre ore, come è sempre stato, ma anche di un' ora e mezzo. Immagino infatti due turni di ingresso distanziati di mezz' ora perché se rimanesse il distanziamento di un' ora, i ragazzi dovrebbero entrare alle sette e mezzo e alle otto e mezzo e non mi pare ragionevole perché i primi sarebbero costretti a levatacce, mentre i secondi si scontrerebbero con la mobilità dei lavoratori che, generalmente, entrano in ufficio alle nove. Molto meglio gestire ingressi alle 7:50 e le 8:20. Il software, quindi, deve consentire riallineamenti nell' orario delle classi durante la mattinata per consentire ai docenti di passare da una all' altra. Ad essere sinceri, in un primo momento avevo proposto di spezzare l' ora canonica in tre

parti per avere tre scaglionamenti in ingresso e moduli orari di 40, 60, 80 minuti (e così via continuando) anche per differenziare i cambi d' ora tra le classi ed evitare assembramenti

in itinere. Al momento ho risolto ipotizzando di mentire al software che ho: gli faccio credere che un plesso siano due ed ecco che gli orari saranno indipendenti uno dall' altro. Naturalmente ci saranno chiare indicazioni sui comportamenti da seguire e il setting delle aule sarà configurato secondo logiche di sicurezza, anche se questo causerà grave danno alla didattica collaborativa che, da un punto di vista scientifico, è accreditata essere quella più efficace, ma se gli studenti devono rispettare le distanze, invero possono interagire con le tecnologie in classe, cosa che tutti abbiamo imparato grazie alla didattica a distanza. Oltre ai banchi monoposto e all' immancabile plexiglass sulla cattedra, saranno date indicazioni su quando e come usare le mascherine e quali cautele dovranno adottare gli insegnanti di sostegno. Un piccolo colpo di genio è stato reso possibile dall' osservazione del territor io. Vale la pena rivelare il fatto che proprio di fronte alla finestra del mio ufficio, il più invidiato di Genova perché si affaccia sul Porto Antico e due volte al giorno vedo saltare i delfini dell' Acquario stando comodamente seduto sulla mia poltrona, ho individuato un piazzale dovuto ad un recente riempimento a mare non ancora assegnato dall' Autorità Portuale. Ho quindi contattato la medesima e ho negoziato un prezioso regalo: la possibilità di costruire tensostrutture in quello spazio, peraltro vicinissimo a scuola. Il Nautico San Giorgio di Genova e Camogli alimenta di risorse umane qualificate l' economia cittadina che, è noto, si muove significativamente nell' ambito della Blue Economy, quindi le istituzioni sono attente alle nostre richieste. L' assessore alla scuola del Comune di Genova, Barbara Grosso, ha raccolto la mia idea e ha collaborato alla sua realizzazione coinvolgendo altri assessori e il Sindaco Bucci coi quali abbiamo cominciato ad immaginare persino nuovi spazi stabili per la mia scuola in Darsena. L' incertezza sull' effettivo arrivo dei banchi costringe ad immaginare "il piano B". Ebbene, la mia scuola è stata tra le prime a partire con la Didattica a Distanza perché il corpo docente è stato molto ricettivo e attivo. Lo scrivente ha un passato da Animatore Digitale e anche se per me questo è stato un entusiasmante ed impegnativo anno di prova, non mi sono dimenticato di essere stato un insegnante di informatica. Forse, la persona giusta nel posto giusto al momento giusto. L' esame di Stato ha consentito di riaprire le scuole già nel mese di Giugno, dopo più di tre mesi di stop. A Settembre cominceremo coi corsi di recupero e gestiremo classi di 10/15 studenti. Sarà una bella prova generale per l' impegnativo avvio della scuola a pieno regime. Sarà necessario l' impegno di tutti.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Mirabello, primo porto di lusso in Italia Conseguita la certificazione del Rina

Pista datterraggio per elicotteri, galleria commerciale e servizio food delivery a bordo. Gli esperti: '» la struttura migliore[a]


LA SPEZIA

AURUM

Mirabello, primo porto di lusso in Italia Conseguita la certificazione del Rina

Pista d'atterraggio per elicotteri, galleria commerciale e servizio food delivery a bordo. Gli esperti: «È la struttura migliore»

Cocktail FEST

CITTÀ DI SARZANA 31 LUGLIO 1/2 AGOSTO

Nato per il lusso, oggi anche certificato. Porto Mirabello Ë la prima e unica marina a essere attestata dal Rina al livello "Luxury" dell' accoglienza e dei servizi proposti. L' ente certificatore lo ha decretato dopo accurate verifiche e ispezioni, durante le quali sono stati valutati alcuni parametri fondamentali, come la portualità, l' esclusività del servizio e la sostenibilità. Non c' Ë nessun altro porto in Italia ad aver raggiunto questo attestato, certificato secondo lo schema "Marina Excellence" del Rina. E il porto spezzino, affacciato sul Golfo dei Poeti, c' Ë riuscito con la massima valutazione qualitativa. L' attestato sarà consegnato ufficialmente questa mattina, nella piazzetta del porticciolo, dall' amministratore delegato del Rina Services Paolo Moretti all' amministratore delegato di Porto Mirabello Alessandro Menozzi. 'Una grande soddisfazione o conferma Menozzi -, condivisa con i clienti che negli ultimi anni ci hanno consentito di migliorare giorno dopo giorno. Porto Mirabello Ë nato come punto di riferimento per i superyacht nel Mediterraneo ed Ë un esempio unico in Italia, dove l' eccellenza dei servizi, l' assistenza e la sicurezza sono valori distintivi». Apprezzati dagli armatori che, nonostante il coronavi rus, non hanno abbandonato il porticciolo. 'Nel periodo del lockdown non abbiamo mai chiuso e nessuno Ë stato messo in cassa integrazione o sottolinea l' Ad -. Il Covid ha inciso molto sulle presenze dei superyacht, si sente l' assenza delle grandi imbarcazioni di americani e russi. Ma sono stati compensati, anche in modo inaspettato, da italiani ed europei che hanno consolidato i rapporti con il Mira bello». La marina può contare di 407 posti barca, di cui 100 progettati per ospitare super imbarcazioni da 24 fino a 140 metri. Tra le caratteristiche del porto moli larghi fino a 35 metri dotati di colonnine per energia e servizio idrico, 1300 parcheggi e 287 box auto, vigilanza h24, un' elisuperficie, cantieri per le manutenzioni. E ancora una galleria commerciale con 30 negozi e 11 ristoranti o bar, servizi di food delivery a bordo, palestra e piscina. C' Ë poi un altro dettaglio che colpisce chi arriva dal mare: il ponte pedonale, che lo collega direttamente alla città. Porto Mirabello Ë inoltre un home port. Aperto tutto l' anno, con l' obiettivo di estendere ancora di più l' ac coglienza sui 12 mesi per imbarcazioni di ogni dimensione. Il tutto in un porto che, grazie alla posizione riparata all' interno del Golfo dei Poeti, Ë tra i più sicuri in Italia. E tra i più ambiti, anche per la vicinanza a Cinque Terre, Portovenere e Portofino. Non a caso sono molti i vip che hanno scelto di tenere il loro yacht qui. Oltre a Giorgio Armani, ci sono banchieri, industriali, imprenditori da tutta Europa. 'Tutti accomunati da una cosa fondamentale, la passione per il mare o aggiunge Menozzi -. Non a caso scelgono una marina in un territorio così particolare e fortunato. Ciò che viene apprezzato dagli armatori Ë la bellezza di questa marina, unita a servizi ai massimi livelli qualitativi. Il cliente viene coccolato, grazie alla competenza dello staff nei diversi ambiti». Un settore, quello della nautica da diporto di lusso, che genera ricchezza sul territorio. 'Ogni euro si moltiplica sull' indotto locale sette volte». In una ALESSANDRO MENOZZI AMMINISTRATORE DELEGATO DI PORTO MIRABELLO fase delicata come quella attuale difficile parlare di futuri investimenti. Ma non si naviga soltanto a vista. Il lavoro prosegue per offrire ad armatori e ospiti una proposta che punta sempre di più all' eccellenza.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

'Siamo ottimisti, ma con i piedi per terra. Abbiamo progetti di miglioramento che riguardano sia i servizi offerti sia la struttura, come o ci anticipa o la realizzazione di un resort a cinque stelle, sopra il ristorante Akua da Oscar, con la disponibilità di sole dieci camere». E la vista, per i pochi privilegiati che potranno affacciarsi da lì, Ë senza dubbio extra lusso.

Citta della Spezia

La Spezia

Si cede un pezzo di arsenale per acquario e crociere. Ma a Taranto



Fuori provincia - Nella seduta di oggi del Comitato interministeriale per la programmazione economica, presieduta dal presidente del consiglio, Giuseppe Conte, è stato approvato il progetto di ampliamento della Stazione Navale Mar Grande di Taranto. L' intervento complessivo è di 203 milioni di euro, di cui 191 per l' ammodernamento della base navale e 11, 6 milioni per la riqualificazione dell' area Chiapparo. I primi 79 milioni, si tratta del primo lotto, sono a valere sulla programmazione residua Fsc 2014-2020. "L' investimento nella sua complessità produrrà sull' economia locale effetti diretti e indotti nonché un aumento dell' occupazione per tutta la durata dei lavori. È un momento storico per la città", ha annunciato il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Mario Turco che è proprio originario della città pugliese. "Andremo a realizzare una importante infrastruttura portuale adeguata alle necessità d' ormeggio delle nuove unità navali maggiori ed in genere ai nuovi bisogni operativi della Marina Militare. Nello specifico si tratta di interventi, funzionalmente autonomi, relativi all' ampliamento del molo Rotundi e alla riqualificazione dell' area Chiapparo, ma che fanno parte di un progetto più ampio che riguarda la riallocazione presso la stazione navale in Mar Grande delle esistenti funzioni della Marina Militare presso l' ex stazione torpediniere nel Mar Piccolo. Questo consentirà di liberare la cessione di quest' ultima area all' Autorità Portuale per un progetto di valorizzazione ai fini turistici, commerciali e culturali, con la realizzazione di un acquario green e moli di ormeggio croceristico", spiega Turchi.. Martedì 28 luglio 2020 alle 18:35:55 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com.

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

IL PROGETTO

Legambiente, dice no al Gnl

Ormai i giochi sono fatti, ma il progetto della Depositi Italiani GNL (detenuta da Pir ed Edison) continua a non convincere l' associazione ambientalista. E' di qualche giorno fa la notizia dell' entrata in funzione del deposito da 20 mila m3 per ottobre 2021. Secondo l' associazione, il progetto trovò l' approvazione in Consiglio con una forzatura ottenendo una deroga alle disposizioni urbanistiche per la possibilità di realizzare i depositi ad altezze altrimenti non consentite. «Le perplessità non sorgono tanto dal deposito in se,, ma le preoccupazioni maggiori rimangono su quello che sarà la modifica del traffico navi del porto canale, che dovrà oltretutto ospitare il passaggio di enormi gasiere per le operazioni di carico e scarico del gas naturale liquefatto a poche centinaia di metri dal centro abitato».



Ravenna Today

Ravenna

Legambiente contro il deposito di gas gnl: "Preoccupati per il traffico navi nel porto canale"

Le perplessità di Legambiente non sorgono tanto dal deposito in sè, la cui realizzazione e le condizioni di sicurezza sono state subordinate ai controlli delle autorità regionali


RAVENNATODAY Cronaca

Legambiente contro il deposito di gas gnl: "Preoccupati per il traffico navi nel porto canale"

Le perplessità di Legambiente non sorgono tanto dal deposito in sè, la cui realizzazione e le condizioni di sicurezza sono state subordinate ai controlli delle autorità regionali

Redazione

I più letti di oggi

Ormai i giochi sono fatti, ma il progetto della Depositi Italiani Gnl (detenuta da Pir ed Edison) continua a non convincere Legambiente. "E' di qualche giorno fa la notizia dell' entrata in funzione del deposito da 20mila metri cubi per ottobre 2021 - spiegano gli ambientalisti - Un progetto che fu contestato non solo da noi, ma anche dalla comunità locale per l' importante vicinanza con il centro abitato e zone sensibili, ma su cui gli industriali non vollero sentire ragioni insieme al benestare del sindaco Michele de Pascale. Oltretutto, il progetto trovò l' approvazione in consiglio con una forzatura ottenendo una deroga alle disposizioni urbanistiche per la possibilità di realizzare i depositi ad altezze altrimenti non consentite".Le perplessità di Legambiente non sorgono tanto dal deposito in sè, la cui realizzazione e le condizioni di sicurezza sono state subordinate ai controlli delle autorità regionali: "Le preoccupazioni maggiori rimangono su quello che sarà la modifica del traffico navi del porto canale, che dovrà oltretutto ospitare il passaggio di enormi gasiere per le operazioni di carico e scarico del gas naturale liquefatto a poche centinaia di metri dal centro abitato - spiegano gli ambientalisti - Ancora meno convincente è la destinazione di questo combustibile che, se da un lato può migliorare le condizioni emissive del traffico navale per quanto riguarda ossidi di azoto e ossidi di zolfo, in realtà la principale destinazione è quella per alimentare camion merci, quindi il traffico su gomma. Sicuramente è necessario intervenire sulle emissioni del trasporto su gomma, ma la vera alternativa deve essere il ferro. Diversamente, deve essere maggiore la priorità sulle mitigazione degli impatti delle emissioni del trasporto navale. Infatti, secondo le dichiarazioni di Alessandro Gentile, amministratore delegato della Depositi Italiani Gnl, si tratta di solo un 30% di combustibile a destinazione navale, mentre il restante 70% sarà destinato al traffico su gomma quando l' obiettivo deve essere quello di spostare le merci su ferro. Inoltre, la necessità di trasportare il Gnl alla rete di distribuzione locale porterà a un incremento del traffico di camion, in particolare sulla via Baiona, come già sollevato e discusso qualche anno fa. Grande soddisfazione quindi dal mondo economico in quanto si tratta del primo progetto che entrerà in funzione in Italia. Un primato che si accosta a quello mondiale su Ravenna hub per lo stoccaggio della CO2. Tutte iniziative comunque vincolate al fossile, che non fanno presagire effettive intenzioni di rispondere agli obiettivi climatici a breve termine".

RavennaNotizie.it

Ravenna

Deposito GNL a Marina di Ravenna: l' impianto continua a non convincere Legambiente

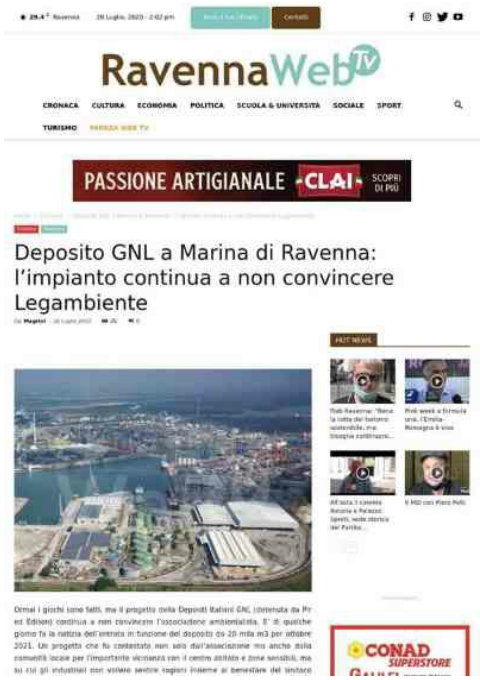


Ormai i giochi sono fatti, ma il progetto della Depositi Italiani GNL (detenuta da Pir ed Edison) continua a non convincere Legambiente. E' di qualche giorno fa la notizia dell' entrata in funzione del deposito da 20 mila m3 per ottobre 2021. Un progetto che fu contestato non solo dall' associazione ma anche dalla comunità locale, che costituì un comitato che raccolse oltre 500 firme. Motivazioni principali: l' importante vicinanza con il centro abitato e zone sensibili. 'Ma gli industriali non vollero sentire ragioni, insieme al benestare del sindaco Michele de Pascale', commentano da Legambiente . Secondo l' associazione, il progetto trovò l' approvazione in Consiglio con una forzatura, ottenendo una deroga alle disposizioni urbanistiche per la possibilità di realizzare i depositi ad altezze altrimenti non consentite. 'Le perplessità - spiegano da Legambiente - non sorgono tanto dal deposito in se, la cui realizzazione e le condizioni di sicurezza sono state subordinate ai controlli delle autorità regionali, ma le preoccupazioni maggiori rimangono su quello che sarà la modifica del traffico navi del porto canale, che dovrà oltretutto ospitare il passaggio di enormi gasiere per le operazioni di carico e scarico del gas naturale liquefatto a poche centinaia di metri dal centro abitato'. 'Ancora meno convincente - aggiungono - è la destinazione di questo combustibile, che se da un lato può migliorare le condizioni emissive del traffico navale per quanto riguarda ossidi di azoto e ossidi di zolfo, in realtà la principale destinazione è quella per alimentare camion merci, quindi il traffico su gomma. Sicuramente è necessario intervenire sulle emissioni del trasporto su gomma, ma la vera alternativa deve essere il ferro . Diversamente, deve essere maggiore la priorità sulle mitigazione degli impatti delle emissioni del trasporto navale'. 'Infatti - proseguono dall' associazione ambientalista ravennate -, secondo le dichiarazioni di Alessandro Gentile, amministratore delegato della Depositi Italiani GNL, si tratta di solo un 30% di combustibile a destinazione navale, mentre il restante 70% sarà destinato al traffico su gomma quando l' obiettivo deve essere quello di spostare le merci su ferro. Inoltre, la necessità di trasportare il GNL alla rete di distribuzione locale porterà ad un incremento del traffico di camion, in particolare sulla via Baiona, come già sollevato e discusso qualche anno fa'. 'Grande soddisfazione quindi dal mondo economico in quanto si tratta del primo progetto che entrerà in funzione in Italia. Un primato che si accosta a quello mondiale su Ravenna hub per lo stoccaggio della CO2. Tutte iniziative comunque vincolate al fossile, che non fanno presagire effettive intenzioni di rispondere agli obiettivi climatici a breve termine.'- concludono da Legambiente .

ravennawebtv.it

Ravenna

Deposito GNL a Marina di Ravenna: l' impianto continua a non convincere Legambiente



Ormai i giochi sono fatti, ma il progetto della Depositi Italiani GNL (detenuta da Pir ed Edison) continua a non convincere l' associazione ambientalista. E' di qualche giorno fa la notizia dell' entrata in funzione del deposito da 20 mila m3 per ottobre 2021. Un progetto che fu contestato non solo dall' associazione ma anche dalla comunità locale per l' importante vicinanza con il centro abitato e zone sensibili, ma su cui gli industriali non vollero sentire ragioni insieme al benestare del sindaco Michele de Pascale. Oltretutto, secondo l' associazione, il progetto trovò l' approvazione in Consiglio con una forzatura ottenendo una deroga alle disposizioni urbanistiche per la possibilità di realizzare i depositi ad altezze altrimenti non consentite. Le perplessità non sorgono tanto dal deposito in se, la cui realizzazione e le condizioni di sicurezza sono state subordinate ai controlli delle autorità regionali, ma le preoccupazioni maggiori rimangono su quello che sarà la modifica del traffico navi del porto canale, che dovrà oltretutto ospitare il passaggio di enormi gasiere per le operazioni di carico e scarico del gas naturale liquefatto a poche centinaia di metri dal centro abitato. Ancora meno convincente è la destinazione di questo combustibile, che se da un lato può migliorare le condizioni emissive del traffico navale per quanto riguarda ossidi di azoto e ossidi di zolfo, in realtà la principale destinazione è quella per alimentare camion merci, quindi il traffico su gomma. "Sicuramente è necessario intervenire sulle emissioni del trasporto su gomma, ma la vera alternativa deve essere il ferro . Diversamente, deve essere maggiore la priorità sulle mitigazione degli impatti delle emissioni del trasporto navale."- sottolinea Legambiente Ravenna. Infatti, secondo le dichiarazioni di Alessandro Gentile, amministratore delegato della Depositi Italiani GNL, si tratta di solo un 30% di combustibile a destinazione navale, mentre il restante 70% sarà destinato al traffico su gomma quando l' obiettivo deve essere quello di spostare le merci su ferro. Inoltre, la necessità di trasportare il GNL alla rete di distribuzione locale porterà ad un incremento del traffico di camion, in particolare sulla via Baiona, come già sollevato e discusso qualche anno fa. "Grande soddisfazione quindi dal mondo economico in quanto si tratta del primo progetto che entrerà in funzione in Italia. Un primato che si accosta a quello mondiale su Ravenna hub per lo stoccaggio della CO_2. Tutte iniziative comunque vincolate al fossile, che non fanno presagire effettive intenzioni di rispondere agli obiettivi climatici a breve termine."- conclude.

ravennawebtv.it

Ravenna

Moro di Venezia: per il Partito Repubblicano la sua collocazione ideale è in acqua, attraverso la realizzazione di un' apposita struttura in Darsena

Il sindaco di Ravenna Michele de Pascale durante l' inaugurazione della nuova passeggiata lungo il canale Candiano ha preannunciato il prossimo spostamento del Moro di Venezia dall' attuale collocazione nel recinto dell' Autorità Portuale alla testata alla Darsena. Il progetto prevede un allestimento in vetro e in legno che andrebbe ad occupare un' area di oltre 140 metri quadrati nella Darsena. Secondo il Partito Repubblicano invece la collocazione ideale dell' imbarcazione è in acqua, attraverso la realizzazione di una struttura apposita e di un pontile di attracco. La Capogruppo del PRI, Chiara Francesconi ha presentato un 'question time' che verrà discusso durante il Consiglio Comunale di questo pomeriggio.



AudioPress

Livorno

Livorno, porto del futuro: logistica, efficienza e sostenibilità con tecnologie 5G



Meno emissioni, ma anche maggior risparmio energetico, riduzione dei tempi di transito e crescita professionale del personale. L' introduzione delle tecnologie 5G in un sistema complesso com' è quello dei porti commerciali porta vantaggi ambientali, economici e sociali. Sono queste le conclusioni del progetto di ricerca nato dalla partnership tra soggetti privati e pubblici " Logistics of the future in Sustainable Smart Ports ", che vede tra i protagonisti Fondazione Eni Enrico Mattei, Ericsson Italia, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e il Consorzio Nazionale Interuniversitario delle Telecomunicazioni (CNIT). Si tratta di un progetto che si integra all' interno del programma di ricerca Europeo Corealis che ha come obiettivo l' analisi dell' impatto delle nuove tecnologie della connettività (5G) all' interno delle piattaforme logistiche portuali. Lo scopo è comprendere come connettere e far dialogare tra loro oggetti quali, per esempio, i container trasportati dalle navi, le navi stesse e gli impianti di carico e scarico dei moli e delle banchine attraverso la leva della tecnologia. Inoltre, come maggiore efficienza logistica possa essere raggiunta con l' uso dell' Internet of Things (IoT), tecnologie di acquisizione e gestione dei dati, gestione del traffico di prossima generazione e come queste innovazioni possano incidere sulla sicurezza delle operazioni, sui tempi di gestione e sul loro impatto in termini ambientali. Il progetto è stato premiato con il prestigioso "Industrial Energy Efficiency Award" durante l' Hannover Messe Digital Days, evento mondiale del settore manufatturiero con base in Germania, quest' anno organizzato in modalità digitale il 14 e 15 luglio. Il riconoscimento è stato assegnato per i risultati raggiunti in termini di sostenibilità, di aumento di efficienza e di riduzione dell' impatto ambientale delle operazioni di logistica all' interno del porto, ottenuti grazie all' implementazione di tecnologie quali 5G, Internet of Things (IoT), Realtà Virtuale, Realtà Aumentata e Intelligenza Artificiale. I porti sono essenziali per l' economia europea: il 74% delle merci esportate o importate nell' UE viene trasportato attraverso i suoi porti marittimi. Allo stesso tempo, le sfide che i sistemi portuali affrontano stanno diventando sempre più importanti, perché i volumi di merci aumentano anche se trasportati da un numero sempre minore di navi: le navi Post-Panamax di più recente fabbricazione hanno una capacità di oltre 18.000 container. Gli operatori portuali devono rispettare normative ambientali e opinioni delle comunità sempre più rigorose in tema di sostenibilità. Nei porti europei sono occupati circa un milione di lavoratori e l' impatto del traffico marittimo europeo è stato, nel 2018, pari a 147 milioni di tonnellate di CO 2 , il 16% di quello globale. Le reti e le tecnologie digitali 5G sono fondamentali per affrontare queste sfide e trasformare le operazioni portuali per generare uno sviluppo sostenibile. Impatti delle nuove tecnologie al Porto di Livorno I ricercatori che fanno capo al progetto " Logistics of the future in Sustainable Smart Ports ", hanno scelto di utilizzare per il Porto di Livorno gli obiettivi definiti dall' Agenda 2030 delle Nazioni Unite - i Sustainable Development Goals (SDGs) e i loro sottoindicatori - per verificare, dati alla mano, come l' introduzione delle nuove tecnologie possa avere un impatto sui processi di gestione delle attività portuali. Il modello utilizzato per il Porto di Livorno si basa sull'" SDSN Italia SDGs City Index ", sviluppato dai ricercatori della Fondazione Eni Enrico Mattei - hosting Institution di SDSN Italia -, un indicatore composito riferito alle città italiane, che fornisce il grado di implementazione dei Sustainable Development Goals (SDGs) nei comuni-capoluogo di provincia del nostro Paese . "Si è deciso di declinare questo modello di analisi adattandolo alla realtà portuale del Comune di Livorno e considerando la trasformazione digitale abilitata dal 5G come motore principale sia per la valutazione

delle prestazioni portuali, che per il perseguimento di uno sviluppo sostenibile tout court", dice Laura Cavalli, ricercatrice senior e project manager della Fondazione Eni Enrico Mattei che ha seguito il progetto. Situato nell' alto Tirreno, nel Nord Toscana, il porto di Livorno è uno dei più grandi e più importanti porti marittimi italiani, con una capacità di traffico annuale di circa 36 milioni di tonnellate di carico e oltre 700.000 TEU (l' unità equivalente a venti piedi è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO e corrisponde a circa 38 metri cubi d' ingombro totale). Il porto è in grado di ospitare qualsiasi tipo di nave e gestire qualsiasi tipo di traffico. Si tratta di un' importante infrastruttura che impegna 15.000 dipendenti che forniscono servizi a quasi 9.000 navi ogni anno. "Il primo passaggio - continua Laura Cavalli - è stato quello d attuare un' analisi di materialità, per capire e identificare quali fossero i goal rilevanti per la sostenibilità date le caratteristiche del porto. Il secondo step è stato quello di identificare i processi portuali dove la tecnologia poteva essere un driver, creando un impatto trasformativo e dando un valore aggiunto a tutti i servizi e alle operazioni portuali, ma anche alla comunità portuale, così come ai cittadini. In pratica, grazie alla collaborazione con i partner, abbiamo analizzato i processi portuali, dal magazzino al controllo del terminal, alla nave che arriva in porto, considerando quindi tutta la logistica. Infine, abbiamo calcolato l' impatto di tutti i processi tecnologici andando ad associare i tradizionali KPI (Key Performance Indicator) portuali con quelli selezionati all' interno degli SDGs, quindi facendo un lavoro di matching per capire dove è possibile arrivare in termini di sviluppo sostenibile". "Abbiamo capito che i benefici del 5G e della digitalizzazione del porto legati allo sviluppo sostenibile sono ben 65. Ci sono benefici diretti, benefici legati all' automazione, 32 benefici legati al trasporto e alla logistica, ci sono infine 13 impatti relazionati alla sostenibilità ambientale e alla sicurezza del personale. Ci sono poi 5 impatti vicini al concetto di smart city, quindi su come il porto possa diventare un hub importante per rendere la città stessa smart. Abbiamo "spacchettato" questi impatti - prosegue Cavalli - in impatti ambientali ed economici del 5G e poi abbiamo considerato tutti i risultati abilitati dal 5G che non sono quantificabili solo economicamente, ma anche in termini di tempo, minuti o di ore che una nave sta in porto per scaricare i propri container o il numero di minuti in cui la nave con container trova esposto il pallet più libero per il trasporto del container nello spazio giusto. La logica è: se una nave arriva in porto e deve scaricare un container 10×10, si necessita di addetti che controllino se c' è un pallet libero, se c' è un posto 10×10 in un container, che sposti un container più piccolo per liberare spazio necessario e in tutto questo tempo la nave resta in porto. La persona che si occupa del braccio della gru rischia di depositare il container in un posto in cui poi lo dovrà sollevare e risollevare (con tutti i pericoli del caso). Con il 5G e l' intelligenza artificiale, anche con la realtà aumentata, posso dire alla nave che sta arrivando che si sta liberando un posto grande 20×20; la nave arriva, scarica e se ne va in sicurezza ed efficienza: tempo perso ridotto, tempo di scarico che passa da 8 minuti a 6 minuti che, nell' arco di un anno, considerando tutte le navi che entrano in porto, diventano numeri considerevoli, quindi porto più sicuro e anche economicamente attrattivo". L' efficienza del 5G nelle sfere economica, sociale ed ambientale Nel 2019, le navi hanno trascorso 5.013 ore all' ormeggio nel terminal selezionato. Questo è uguale a 25 ore di ormeggio per ciascuna nave porta-container, che può essere ridotta a 20 ore in media. Il tempo di risparmio previsto potrebbe portare a 41 giorni in meno in porto che, a causa di costi operativi medi per navi di questa dimensione, è pari al 20% del totale correlato con i costi nel corso dell' anno. "Un attracco navi ottimizzato può permettere al porto di Livorno di risparmiare circa due milioni e mezzo di euro all' anno, che è la riduzione del 20% medio". Anche in termini di emissioni i risparmi sono considerevoli; per esempio attraverso una gestione più oculata dei camion che entrano ed escono dal porto per ritirare e scaricare i container. "Circa 8,2% è la riduzione associata alle emissioni di CO 2 per le operazioni del terminal, per dare un' idea in valore assoluto sono circa 38 milioni di palloncini da compleanno pieni di CO 2 che vengono risparmiati" spiega ancora Cavalli. Ogni anno 140.000 camion entrano ed escono dal terminal. I ricercatori stimano che l' introduzione del 5G possa ridurre i tempi di accesso e di

carico e scarico delle merci portando a 8.400 ore risparmiate. Anche sotto il profilo sociale e occupazionale gli impatti si sono mostrati interessanti. "Quando parliamo del 5G e dell' automazione va considerata anche l' importanza

di non perdere il personale che aveva delle qualifiche specifiche per mobilitare i container, personale che necessita una formazione continua per acquisire nuove competenze legate anche all' utilizzo di strumenti tecnologici. Il porto di Livorno - conclude Cavalli - doveva capire se investire nel 5G e, per fare questo, non ha soltanto applicato la classica teoria cost-benefit analysis, ma ha voluto intersecare la sostenibilità, quindi proiettare le classiche stime economiche, intersecandole con gli SDGs e i target dell' azienda, proponendo dunque un lavoro molto più innovativo".

Msn

Livorno

Livorno, porto del futuro: logistica, efficienza e sostenibilità con tecnologie 5G



Meno emissioni, ma anche maggior risparmio energetico, riduzione dei tempi di transito e crescita professionale del personale. L' introduzione delle tecnologie 5G in un sistema complesso com' è quello dei porti commerciali porta vantaggi ambientali, economici e sociali. Sono queste le conclusioni del progetto di ricerca nato dalla partnership tra soggetti privati e pubblici " Logistics of the future in Sustainable Smart Ports ", che vede tra i protagonisti Fondazione Eni Enrico Mattei, Ericsson Italia, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e il Consorzio Nazionale Interuniversitario delle Telecomunicazioni (CNIT). Si tratta di un progetto che si integra all' interno del programma di ricerca Europeo Corealis che ha come obiettivo l' analisi dell' impatto delle nuove tecnologie della connettività (5G) all' interno delle piattaforme logistiche portuali. Lo scopo è comprendere come connettere e far dialogare tra loro oggetti quali, per esempio, i container trasportati dalle navi, le navi stesse e gli impianti di carico e scarico dei moli e delle banchine attraverso la leva della tecnologia. Inoltre, come maggiore efficienza logistica possa essere raggiunta con l' uso dell' Internet of Things (IoT), tecnologie di acquisizione e gestione dei dati, gestione del traffico di prossima generazione e come queste innovazioni possano incidere sulla sicurezza delle operazioni, sui tempi di gestione e sul loro impatto in termini ambientali.Il progetto è stato premiato con il prestigioso "Industrial Energy Efficiency Award" durante l' Hannover Messe Digital Days, evento mondiale del settore manufatturiero con base in Germania, quest' anno organizzato in modalità digitale il 14 e 15 luglio. Il riconoscimento è stato assegnato per i risultati raggiunti in termini di sostenibilità, di aumento di efficienza e di riduzione dell' impatto ambientale delle operazioni di logistica all' interno del porto, ottenuti grazie all' implementazione di tecnologie quali 5G, Internet of Things (IoT), Realtà Virtuale, Realtà Aumentata e Intelligenza Artificiale.I porti sono essenziali per l' economia europea: il 74% delle merci esportate o importate nell' UE viene trasportato attraverso i suoi porti marittimi. Allo stesso tempo, le sfide che i sistemi portuali affrontano stanno diventando sempre più importanti, perché i volumi di merci aumentano anche se trasportati da un numero sempre minore di navi: le navi Post-Panamax di più recente fabbricazione hanno una capacità di oltre 18.000 container. Gli operatori portuali devono rispettare normative ambientali e opinioni delle comunità sempre più rigorose in tema di sostenibilità. Nei porti europei sono occupati circa un milione di lavoratori e l' impatto del traffico marittimo europeo è stato, nel 2018, pari a 147 milioni di tonnellate di CO 2 , il 16% di quello globale. Le reti e le tecnologie digitali 5G sono fondamentali per affrontare queste sfide e trasformare le operazioni portuali per generare uno sviluppo sostenibile.I ricercatori che fanno capo al progetto " Logistics of the future in Sustainable Smart Ports ", hanno scelto di utilizzare per il Porto di Livorno gli obiettivi definiti dall' Agenda 2030 delle Nazioni Unite - i Sustainable Development Goals (SDGs) e i loro sottoindicatori - per verificare, dati alla mano, come l' introduzione delle nuove tecnologie possa avere un impatto sui processi di gestione delle attività portuali. Il modello utilizzato per il Porto di Livorno si basa sull'" SDSN Italia SDGs City Index ", sviluppato dai ricercatori della Fondazione Eni Enrico Mattei - hosting Institution di SDSN Italia -, un indicatore composito riferito alle città italiane, che fornisce il grado di implementazione dei Sustainable Development Goals (SDGs) nei comuni-capoluogo di provincia del nostro Paese . "Si è deciso di declinare questo modello di analisi adattandolo alla realtà portuale del Comune di Livorno e considerando la trasformazione digitale abilitata dal 5G come motore principale sia per la valutazione delle prestazioni portuali, che per il perseguimento di uno sviluppo

sostenibile

tout court", dice Laura Cavalli, ricercatrice senior e project manager della Fondazione Eni Enrico Mattei che ha seguito il progetto.Situato nell' alto Tirreno, nel Nord Toscana, il porto di Livorno è uno dei più grandi e più importanti porti marittimi italiani, con una capacità di traffico annuale di circa 36 milioni di tonnellate di carico e oltre 700.000 TEU (l' unità equivalente a venti piedi è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO e corrisponde a circa 38 metri cubi d' ingombro totale). Il porto è in grado di ospitare qualsiasi tipo di nave e gestire qualsiasi tipo di traffico. Si tratta di un' importante infrastruttura che impegna 15.000 dipendenti che forniscono servizi a quasi 9.000 navi ogni anno. "Il primo passaggio - continua Laura Cavalli - è stato quello d attuare un' analisi di materialità, per capire e identificare quali fossero i goal rilevanti per la sostenibilità date le caratteristiche del porto. Il secondo step è stato quello di identificare i processi portuali dove la tecnologia poteva essere un driver, creando un impatto trasformativo e dando un valore aggiunto a tutti i servizi e alle operazioni portuali, ma anche alla comunità portuale, così come ai cittadini. In pratica, grazie alla collaborazione con i partner, abbiamo analizzato i processi portuali, dal magazzino al controllo del terminal, alla nave che arriva in porto, considerando quindi tutta la logistica. Infine, abbiamo calcolato l' impatto di tutti i processi tecnologici andando ad associare i tradizionali KPI (Key Performance Indicator) portuali con quelli selezionati all' interno degli SDGs, quindi facendo un lavoro di matching per capire dove è possibile arrivare in termini di sviluppo sostenibile"."Abbiamo capito che i benefici del 5G e della digitalizzazione del porto legati allo sviluppo sostenibile sono ben 65. Ci sono benefici diretti, benefici legati all' automazione, 32 benefici legati al trasporto e alla logistica, ci sono infine 13 impatti relazionati alla sostenibilità ambientale e alla sicurezza del personale. Ci sono poi 5 impatti vicini al concetto di smart city, quindi su come il porto possa diventare un hub importante per rendere la città stessa smart. Abbiamo "spacchettato" questi impatti - prosegue Cavalli - in impatti ambientali ed economici del 5G e poi abbiamo considerato tutti i risultati abilitati dal 5G che non sono quantificabili solo economicamente, ma anche in termini di tempo, minuti o di ore che una nave sta in porto per scaricare i propri container o il numero di minuti in cui la nave con container trova esposto il pallet più libero per il trasporto del container nello spazio giusto. La logica è: se una nave arriva in porto e deve scaricare un container 10×10, si necessita di addetti che controllino se c' è un pallet libero, se c' è un posto 10×10 in un container, che sposti un container più piccolo per liberare spazio necessario e in tutto questo tempo la nave resta in porto. La persona che si occupa del braccio della gru rischia di depositare il container in un posto in cui poi lo dovrà sollevare e risollevare (con tutti i pericoli del caso). Con il 5G e l' intelligenza artificiale, anche con la realtà aumentata, posso dire alla nave che sta arrivando che si sta liberando un posto grande 20×20; la nave arriva, scarica e se ne va in sicurezza ed efficienza: tempo perso ridotto, tempo di scarico che passa da 8 minuti a 6 minuti che, nell' arco di un anno, considerando tutte le navi che entrano in porto, diventano numeri considerevoli, quindi porto più sicuro e anche economicamente attrattivo".Nel 2019, le navi hanno trascorso 5.013 ore all' ormeggio nel terminal selezionato. Questo è uguale a 25 ore di ormeggio per ciascuna nave porta-container, che può essere ridotta a 20 ore in media. Il tempo di risparmio previsto potrebbe portare a 41 giorni in meno in porto che, a causa di costi operativi medi per navi di questa dimensione, è pari al 20% del totale correlato con i costi nel corso dell' anno. "Un attracco navi ottimizzato può permettere al porto di Livorno di risparmiare circa due milioni e mezzo di euro all' anno, che è la riduzione del 20% medio". Anche in termini di emissioni i risparmi sono considerevoli; per esempio attraverso una gestione più oculata dei camion che entrano ed escono dal porto per ritirare e scaricare i container. "Circa 8,2% è la riduzione associata alle emissioni di CO 2 per le operazioni del terminal, per dare un' idea in valore assoluto sono circa 38 milioni di palloncini da compleanno pieni di CO 2 che vengono risparmiati" spiega ancora Cavalli.Ogni anno 140.000 camion entrano ed escono dal terminal. I ricercatori stimano che l' introduzione del 5G possa ridurre i tempi di accesso e di carico e scarico delle merci portando a 8.400 ore risparmiate. Anche sotto il profilo sociale e occupazionale gli impatti

si sono mostrati interessanti. "Quando parliamo del 5G e dell' automazione va considerata anche l' importanza di non perdere il personale che aveva delle qualifiche specifiche per mobilitare i container, personale che necessita una formazione continua per acquisire

Msn

Livorno

nuove competenze legate anche all' utilizzo di strumenti tecnologici.Il porto di Livorno - conclude Cavalli - doveva capire se investire nel 5G e, per fare questo, non ha soltanto applicato la classica teoria cost-benefit analysis, ma ha voluto intersecare la sostenibilità, quindi proiettare le classiche stime economiche, intersecandole con gli SDGs e i target dell' azienda, proponendo dunque un lavoro molto più innovativo". Galleria: Il Sole mai visto così da vicino. Ecco le prime straordinarie immagini dal Solar Orbiter (Rai News)

Primo Piano 24

Livorno

Livorno, porto del futuro: logistica, efficienza e sostenibilità con tecnologie 5G

PUBBLICATO DA


primopiano24

HOME PRIMO PIANO CRONACA POLITICA ECONOMIA NAPOLI

Livorno, porto del futuro: logistica, efficienza e sostenibilità con tecnologie 5G

ARTICOLI RECENTI

Bonomi "Governo agisca per le riforme, il lavoro la più urgente"

Banitalia: sul Pil incertezza elevata, da maggio segnali ripresa

Platini "Juve programmata per vincere ma in Champions è lotta"

Cassist di Fauci: il vaccino sorpresa d'ottobre

Livorno, porto del futuro: logistica, efficienza e sostenibilità con tecnologie 5G

Meno emissioni, ma anche maggior risparmio energetico, riduzione dei tempi di transito e crescita professionale del personale. L'introduzione delle tecnologie 5G in un sistema complesso com'è quello dei porti commerciali porta vantaggi ambientali, economici e sociali. Sono queste le conclusioni del progetto di ricerca nato dalla partnership tra soggetti privati e pubblici 'Logistics of the future in Sustainable Smart Ports', che vede tra i protagonisti Fondazione Eni Enrico Mattei, Ericsson Italia, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e il Consorzio Nazionale Interuniversitario delle Telecomunicazioni (CNIT). Si tratta di un progetto che si integra all' interno del programma di ricerca Europeo Corealis che ha come obiettivo l' analisi dell' impatto delle nuove tecnologie della connettività (5G) all' interno delle piattaforme logistiche portuali.

Meno emissioni, ma anche maggior risparmio energetico, riduzione dei tempi di transito e crescita professionale del personale. L' introduzione delle tecnologie 5G in un sistema complesso com' è quello dei porti commerciali porta vantaggi ambientali, economici e sociali. Sono queste le conclusioni del progetto di ricerca nato dalla partnership tra soggetti privati e pubblici 'Logistics of the future in Sustainable Smart Ports', che vede tra i protagonisti Fondazione Eni Enrico Mattei, Ericsson Italia, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e il Consorzio Nazionale Interuniversitario delle Telecomunicazioni (CNIT). Si tratta di un progetto che si integra all' interno del programma di ricerca Europeo Corealis che ha come obiettivo l' analisi dell' impatto delle nuove tecnologie della connettività (5G) all' interno delle piattaforme logistiche portuali. Continua a leggere sul sito di riferimento L' articolo Livorno, porto del futuro: logistica, efficienza e sostenibilità con tecnologie 5G proviene da Notiziedi . leggi tutto l' articolo sul sito della fonte.

Messaggero Marittimo

Livorno

Livorno: traffico in calo come in tutti i porti italiani

Raugei: sguardo alla darsena Europa, e sopra tutto al microtunnel

Vezio Benetti



LIVORNO Enzo Raugei presidente della compagnia portuali ha risposto con un'intervista ad alcune domande del nostro quotidiano. Il console livornese ha evidenziato i dati di traffico di questa prima parte dell'anno nello scalo labronico non prima di aver sottolineato con un certo piacere i risultati di bilancio, che dopo alcuni anni in difficoltà stanno tornando su binari soddisfacenti I contenitori, ro-ro, cellulosa e forestali, auto, i settori merceologici fiore all'occhiello dello scalo labronico, hanno subito, come tutti i porti italiani, i colpi del coronavirus. Per i teu e i ro-ro la flessione è stata accettabile, la cellulosa ha invece fatto registrare quantitativi in aumento, le auto hanno ceduto per oltre il 70%. Non è mancato uno sguardo alle crociere se le auto hanno perso il 70% ha detto il console, le crociere hanno ceduto per il 100%. Speriamo in una ripresa per il porto e la città entro fine anno. In alcune nazioni il crocierismo è ripartito L'intervista si è conclusa con il pensiero al microtunnel che potrebbe riservare ottime ripercussioni sul traffico in darsena Toscana e al terminal Lorenzini e uno sguardo, ma solo uno sguardo alla darsena Europa. Ascoltiamo l'intervista

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Piombino, Isola d' Elba

«Entro Ferragosto iniziamo a recuperare le ecoballe»


TOSCANA
L'allarme ambientale
«Entro Ferragosto iniziamo a recuperare le ecoballe»
L'ultima ripescata da pescatori di Piombino
La Procura ha aperto un'indagine

Manolo Morandini/piombino«Ci teniamo a fare le cose presto e bene». Così il capo dipartimento della Protezione civile nazionale Angelo Borrelli a cui il 22 luglio il Consiglio dei ministri, su proposta del presidente Giuseppe Conte, ha affidato il coordinamento delle operazioni per superare lo stato di emergenza, deliberato nella stessa seduta, dovuto ai 63mila chili di plastiche eterogenee di combustibile solido secondario (Css) lasciati sui fondali in prossimità dell' isolotto di Cerboli dal 23 luglio 2015. A cinque anni dalla dispersione del carico dal cargo IVY, battente bandiera della isole Cook, 56 ecoballe tra quelle collocate sul ponte delle 1.888 trasportate, caricate al porto di Piombino e dirette al porto di Varna in Bulgaria, sul fondale del golfo di Follonica ne restano 40 al netto di quelle spiaggiate o finite nel sacco delle reti di pescherecci. «Mi auguro di partire con le operazioni prima di Ferragosto - sottolinea -. Non si tratta di recuperare il tempo, perché sono passati cinque anni. Ma vorremmo essere veloci, altrimenti non si tratterebbe di un intervento di protezione civile». In attesa di mettere a fuoco gli aspetti tecnici ed entrare nel merito dell' operazione tutt' altro che banale, per gli involucri resi fragili dalla lunga permanenza in mare, si fanno i conti. «28 sono le ecoballe individuate, 16 quelle che sono state recuperate dai pescatori o spiaggiate. Per arrivare a 56 ne mancano 12 che devono essere ricercate nel tratto di mare che non è stato scandagliato in precedenza. È un' operazione che dobbiamo fare prima di Ferragosto. La Marina militare che ha le professionalità per farla ci porterà il 30 luglio al Comitato di indirizzo un piano che verrà esaminato e approvato. Poi partiremo con le attività che ci sono da fare in vista della rimozione». Che aggiunge: «Ovviamente ci sarà un momento iniziale di approntamento dei mezzi e anche di uomini perché con il covid-19 c' è l' esigenza di garantire anche sulle navi un minimo periodo di quarantena. Mano a mano che le ecoballe verranno recuperate verranno posizionate all' interno del porto in un luogo individuato dall' Autorità portuale, saranno caratterizzate e smaltite a cura della Regione. Ispra e Arpat garantiranno un monitoraggio costante dello specchio acqueo per evitare l' inquinamento». Detta così pare facile. Ma si tratta di mettere in campo soluzioni adeguate a scongiurare il rischio di sfaldamento degli involucri di Css, già evidenziato nei mesi scorsi dal 5° Nucleo operatori subacquei della Guardia costiera. Tra l' altro a profondità oltre i 40 metri i subacquei dovranno operare in saturazione. «Sarà una grande prova. Non è che stiamo spostando la Concordia, ma con le dovute proporzioni ci sono gli elementi di complessità relativi alla profondità e all' individuare le restanti ecoballe che sono ancora in mare». Alla dichiarazione dello stato di emergenza si è arrivati dopo mesi di richieste e appelli. «La richiesta della dichiarazione dello stato di emergenza è arrivata in pieno lockdown, mi pare a marzo. Il ministero dell' Ambiente ha scritto a maggio, quindi nel giro di poco tempo. Come Protezione civile abbiamo fatto la nostra istruttoria e convenuto in un incontro con il ministro Costa che avremmo tutti dato il massimo per risolvere questo problema». La questione è sul tavolo da molto prima. «È un problema giuridico. La dichiarazione dello stato di emergenza presuppone degli interventi. Si deve vedere l' articolo 25 del Codice della Protezione civile. La prima fase dell' emergenza riguarda il soccorso e l' assistenza alla popolazione e il ripristino della funzionalità dei servizi essenziali».

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

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Piombino, Isola d' Elba

Non è il caso delle ecoballe. «Perciò, neanche si dovrebbe procedere alla dichiarazione dello stato di emergenza. Abbiamo fatto un' istruttoria tecnica tenendo conto di quelle che erano le richieste del presidente della Regione Enrico Rossi e del territorio, del ministero dell' Ambiente e di Ispra. E abbiamo rimesso alla valutazione del Consiglio dei ministri se ricorrevano o meno i presupposti. È una valutazione politica, perché in senso stretto e tecnicamente ci sarebbe da opinare che si tratta di un' emergenza nazionale. Ma questo lo abbiamo superato». C' è stato un male d' origine? «C' erano delle autorità ordinariamente competenti, soprattutto la Capitaneria di porto. Le cose però non sono andate avanti e si è arrivati a una situazione in cui nessuno era più in grado di intervenire. Allora siamo intervenuti noi. Come capita spesso nel nostro Paese quando la cosa è complicata e richiede l' intervento di più soggetti si arriva alla dichiarazione dello stato di emergenza». --

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Ecoballe, domani si decide Ecco come sarà il recupero

La missione sarà probabilmente assegnata alla Marina Militare L' assessore Fratoni: «La Regione a fianco del commissario Borrelli»


L'ambiente da tutelare

Ecoballe, domani si decide
Ecco come sarà il recupero

«Ombrone in pericolo, ripascimento sbagliato»

PIOMBINO Domani si deciderà sul piano d' azione per il recupero delle ecoballe. Il 30 luglio è infatti convocata la riunione di tutti i soggetti individuati dal commissario Angelo Borrelli per la missione all' isola di Cerboli, nei cui fondali, a 45 metri di profondità, giacciono ancora 40 delle 60 ecoballe perse nel 2015 dalla motonave Ivy. L' ammiraglio Aurelio Caligiore, responsabile del Reparto Ambientale Marittimo della Guardia Costiera, sarà il coordinatore del tavolo tecnico istituito dal commissario Angelo Borrelli per l' emergenza. La sala della protezione civile del porto di Piombino diventerà il centro di coordinamento per la missione di recupero. Missione che probabilmente verrà affidata alla Marina Militare con il supporto della Guardia Costiera e per la quale l' ordinanza firmata da Borrelli prevede un massimale di spesa di 4 milioni di euro. «La Regione Toscana - ha detto Federica Fratoni, assessore regionale all' ambiente - è stata attiva fin dall' inizio, abbiamo messo a disposizione del ministro le nostre strutture, gli uffici, Arpat e ora saremo parte in causa per intervenire al fianco del coordinatore Borrelli e di tutta la struttura di cui lui vorrà dotarsi». «Borrelli è molto determinato - aveva spiegato pochi giorni fa A La Nazione - e sono felice di poter dare una mano dopo il lavoro di ricerca e individuazione delle ecoballe fatto nei mesi scorsi con i sommozzatori della Guardia Costiera. Ci sono tutte le condizioni per poter risolvere il problema, ma dobbiamo fare in fretta perché più si va verso la fine dell' estate più aumentano i rischi di mare mosso». L' ordinanza firmata da Borrelli prevede un comitato di indirizzo composto dall' Ammiraglio Aurelio Caligiore, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante per ciascuno del Ministero della Difesa - Marina Militare, del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Comando Generale delle Capitanerie di Porto, dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, della Regione Toscana, del Comune di Follonica, del Comune di Piombino, dell' Azienda Sanitaria competente, dell' Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca ambientale (Ispra) ed dell' Agenzia regionale per la Protezione ambientale della Toscana (Arpat). Luca Filippi.

Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il porto di Ancona in trasformazione

Giovedì presentazione lavori del nuovo Posto di controllo frontaliero

Redazione



ANCONA Cominciano i lavori del nuovo Posto di controllo frontaliero sanitario del porto internazionale di Ancona, un'operazione importante attesa da tempo per una struttura destinata ai controlli sanitari delle merci in importazione, che sarà realizzata in una porzione dell'ex Tubimar. L'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale annuncia che il progetto del nuovo edificio sarà presentato giovedì 30 Luglio 2020 alle ore 12 nella struttura che si trova alla Darsena Marche, al lungomare della zona industriale. Alla presentazione parteciperano: Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona; contrammiraglio Enrico Moretti, direttore Marittimo delle Marche e comandante del porto di Ancona; Franco Letrari, direttore interregionale Emilia Romagna e Marche Agenzia Dogane e Monopoli e Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale. Il progetto sarà invece presentato da: Matteo Paroli (nella foto), segretario generale AdSp del Mare Adriatico centrale; Ferdinando Verde, Pif-Uvac Posto ispezione frontaliero-Ufficio veterinario per gli adempimenti comunitari; Claudia Crescini e Silena Raffaeli, Usmaf-Ufficio di sanità marittima, aerea e di frontiera.

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

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Viabilità porto, Confartigianato: «Velocizzare le opere, specialmente in via Mattei»

Confartigianato interviene sulla della viabilità del porto. Approva il lavoro del sindaco sull' uscita Nord, ma richiama l' attenzione su altre zone


ANCONATODAY Cronaca

Viabilità porto, Confartigianato: «Velocizzare le opere, specialmente in via Mattei»

Confartigianato interviene sulla della viabilità del porto. Approva il lavoro del sindaco sull'uscita Nord, ma richiama l'attenzione su altre zone

«Molto positivo il lavoro del Sindaco di Ancona Valeria Mancinelli, che ha riunito il tavolo per l' uscita a nord con le parti sociali e con l' intervento di Conte. Un incontro molto importante che ci auguriamo sia veramente di buon auspicio per la definizione del progetto e l' avvio dei lavori. Il collegamento del Porto all' A14 è atteso da oltre 40 anni». Parole di Marco Pierpaoli Segretario Generale di Confartigianato Ancona-Pesaro Urbino. «Negli anni 70un progetto analogo a questo era stato proposto dalla Confartigianato anche in considerazione che il 70% dei traffici era diretto a Nord- prosegue Pierpaoli- i tre progetti presentati dal Sindaco vadano avanti contemporaneamente con la riprofilatura della costa verso Torrette, la bretella di collegamento dal By pass a Torrette passando dietro all' ospedale fino a congiungersi al bivio per la SS 16, e la realizzazione della 4 Corsia della SS 16 da Falconara fino a Torrette, dato che c' è grande necessità di recuperare i decenni perduti e ridare alla città una viabilità urbana meno impattante ed una viabilità portuale distinta ed efficace. Tutto per creare un' autostrada che esce dal porto e raggiunge velocemente, passando fuori dal quartiere di Torrette, il casello A 14 di Ancona Nord». Gilberto Gasparoni segretario di Confartigianato Trasporti appoggia la proposta del Sindaco di inviare una lettera di sollecito e ricognizione dello stato delle diverse opere per richiederne una velocizzazione delle varie fasi anche alla luce del recente Decreto Semplificazioni che dovrebbe favorire i vari passaggi sia dei progetti che degli appalti. Gasparoni ha ricordato che «le procedure di esproprio delle aree per la SS 16 sono partite a settembre ma nulla si è concretizzato». Inoltre Confartigianato ha lamentato che anche gli appalti per il rifacimento della rotatoria sotto l' Asse a Sud nel porto di Ancona, nonostante la consegna dei lavori fatta a marzo ad oggi nulla si muove; stessa cosa per l' appalto per il rifacimento dell' intera Via Mattei con l' individuazione delle aree di sosta fortemente richieste dagli operatori della zona, con la conseguenza che la viabilità di accesso al porto ed al porto turistico è impraticabile e molto pericolosa, tanto che la corsia di uscita sulla Via Mattei non viene più percorsa dagli automezzi che circolano tutti al centro della carreggiata o addirittura sulla corsia opposta. Insomma Confartigianato chiede interventi concreti e per questa ragione «concorda con l' accelerazione che il sindaco intende dare a tutte le procedure». Intervento molto gradito da Confartigianato è stato quello del Presidente del Consiglio Giuseppe Conte, che ha ricordato il suo impegno assunto in occasione della visita lo scorso Febbraio al cantiere Astaldi di Fabriano e poi in primavera ad Ancona ed ora in diretta con gli operatori del porto di Ancona (GUARDA IL VIDEO). «Impegno che attuerà con tutte le strutture dello Stato che stanno lavorando sui Progetti a partire dall' ANAS ed anche nella ricerca di tutte le risorse necessarie» dice Marco Pierpaoli, che ribadisce «l' impegno di Confartigianato nel sostenere tutte le iniziative che si renderanno necessarie per realizzare le infrastrutture viarie e l' impegno di marcare a vista le procedure in atto e la forte volontà di realizzare la nuova viabilità anche per dare risposte alle esigenze degli operatori del Porto di Ancona, alla cantieristica, ed alla città tutta che rischia di soccombere per l' intensità del traffico che attraversa il quartiere di Torrette».

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Navi fumose in porto «E' urgente intervenire»


Civitavecchia

Marina, subito la ruota panoramica

Navi "fumose" in porto «E' urgente intervenire»

SE NON VUOI ESSERE COMPLICE DEL COVID-19 NON CREARE ASSEMBRAMENTI. USA LA MASCHERINA.

INQUINAMENTO Non accenna a diminuire la presenza di scie nere all' orizzonte prodotta dai fumi delle navi, specie durante le operazioni di ingresso e uscita dallo scalo. Anche ieri non sono mancate le segnalazioni e i post su Facebook di cittadini che immortalavano il fenomeno. Dopo il colloquio di lunedì tra il vice sindaco Massimiliano Grasso e il comandante della Capitaneria di porto Francesco Tomas, nel quale oltre a essere stata ribadita la massima attenzione ai controlli su fumi e inquinamento, i due enti hanno invitato i cittadini a telefonare tempestivamente alla Guardia costiera, ora a incalzare le istituzioni sono le associazioni: il Comitato Sole (Salute, Opportunità, Lavoro), il Collettivo No al Fossile e il Forum Ambientalista. «Negli ultimi giorni moltissimi cittadini ci stanno segnalando, anche attraverso fotografie scattate sul posto - scrivono le organizzazioni ambientaliste - l' impressionante e continua emissione di fumi da parte di tutte le grandi navi ormeggiate in porto». Le associazioni, quindi, considerata la presenza di altre fonti inquinanti sul territorio, la presenza di navi da crociera che stazionano da mesi in porto coi motori accesi 24 ore su 24 e le multe elevate nei giorni scorsi per emissioni violente di gas (tra cui anche la denuncia del comandante di una nave traghetto), rivolgono tre domande a Capitaneria, Autorità di sistema portuale e Comune. «Vorremmo sapere se e come si sta monitorando questa incresciosa situazione scrivono - se ci sono già dei dati afferenti a queste emissioni e se si intende divulgare questi dati per informare la cittadinanza e infine quali iniziative si intendono intraprendere per limitare al massimo le emissioni inquinanti nella sede portuale». Una risposta a questi quesiti potrebbe arrivare dagli enti preposti, già oggi. Per questa mattina è infatti fissata in Capitaneria una riunione tra il comandante Tomas e l' assessore all' Ambiente Manuel Magliani. Un incontro che era stato già pianificato nei giorni scorsi per affrontare diverse tematiche sul tappeto, tra cui quella dei diportisti, ma che vista la situazione contingente e il susseguirsi delle segnalazioni di fumi neri, servirà a fare il punto anche sul tema dell' inquinamento provocato dai motori delle navi. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porticciolo, ultimatum del Comune alla società


S.Marinella Cerveteri Ladispoli

Ladispoli, boom di ladri di biciclette

I soliti ignoti sono sempre al lavoro colpi in abitazioni e impianti sportivi

Porticciolo, ultimatum del Comune alla società

Svuota la casa e lascia tutti i mobili per strada

Con 8 cani specializzati Prociv sempre più forte

SANTA MARINELLA La Porto Romano dovrà procedere all' immediata firma della nuova convenzione urbanistica e all' accatastamento di alcuni manufatti realizzati nell' area dello scalo turistico di Santa Marinella. In caso contrario il Comune, questa volta inderogabilmente, avvierà tutte le procedure di revoca della concessione demaniale a favore della società. Sono queste, le condizioni poste dal sindaco Pietro Tidei ai responsabili dell' impresa, concessionaria dal 1996 della gestione del porticciolo Odescalchi, nel corso della riunione operativa che si è svolta ieri mattina e ha visto sedere a un unico tavolo tecnico, sindaco, assessori e funzionari comunali, il comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia Francesco Tomas e dell' Ufficio locale marittimo (nella foto un momento della riunione). «Dallo scorso primo luglio - ha detto il sindaco - le competenze sui porti sono state demandate direttamente dalla Regione ai Comuni e questo, d' ora in poi, ci pone in una condizione migliore per concludere le trattative ancora in corso con la Porto Romano, che fino a oggi si è rifiuta di firmare la nuova convenzione urbanistica e procedere ai previsti lavori di ampliamento del porticciolo». La società concessionaria, inoltre, come rilevato dalla Capitaneria, avrebbe omesso di adempiere ad alcune prescrizioni. Tra le presunte irregolarità contestate, a seguito dei sopralluoghi eseguiti dai militari, la chiusura dell' unico impianto di rifornimento di carburante del porticciolo, a causa del termine della concessione, ma anche il mancato rispetto di alcune norme sullo smaltimento delle acque in uno dei cantieri navali dell' area portuale. Per il comandante della Capitaneria di porto avere ora come interlocutore il Comune rappresenta un grande vantaggio. L' amministrazione Tidei, intanto, non intende transigere sulla mancata iscrizione al catasto comunale di alcuni manufatti. Anche se la società ha riferito di aver già dato mandato ai suoi tecnici di provvedere in tal senso, il sindaco non si è ritenuto soddisfatto. «E' solo per colpa di questi ritardi che la Porto Romano- afferma Tidei - ha accumulato un debito di quasi 500 mila euro per imposte comunali, quali Imu e Tari, finora mai versate». Monica Martini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere del Mezzogiorno

Napoli

Isole, il prefetto ai sindaci: ora controlli rigorosi ai porti

Il primo cittadino di Capri s' arrabbia: danneggiata la nostra immagine, qui non c' è alcun focolaio

Claudia Catuogno


PRIMO PIANO

IL DRAMMA

L'amore nascosto di Maria Adalgisa Lui l'accoltella e le strappa il cuore

Isole, il prefetto ai sindaci: ora controlli rigorosi ai porti

Il primo cittadino di Capri s'arrabbia: danneggiata la nostra immagine, qui non c'è alcun focolaio

Capri «Nessun focolaio Covid sull' isola», lo ribadisce a chiare lettere ancora una volta il sindaco di Capri prima di lasciare l' isola per partecipare ad un meeting in Prefettura su uno dei temi caldi dell' estate 2020: il caos agli imbarchi ed il distanziamento zero in banchina. «Non si può associare Capri all' aumento dei contagi registrati in Campania - ha sottolineato Marino Lembo - queste notizie pregiudicano e ledono l' immagine di Capri che al contrario ha messo in campo finora ogni sforzo, con provvedimenti mirati, dell' ente pubblico e dei cittadini. E' pronta una task force legale per perseguire chiunque abbia danneggiato e danneggerà la nostra isola». Lembo, così come le associazioni di categoria, scende in campo e chiarisce che nessun caso si è sviluppato sull' isola - dove dall' inizio della pandemia si contano appena 2 casi importati dalla terraferma - e puntualizza che «il caso dei turisti romani, come peraltro risulta dalla corretta lettura degli avvenimenti, ha riguardato persone che hanno visitato anche altre località ed avevano contratto l' infezione ben prima del loro arrivo sull' isola». «Tutti i contatti da loro avuti qui a Capri - conclude il primo cittadino - sono stati identificati ed isolati e nessuna positività è stata riscontrata, come è facilmente verificabile presso la Asl Napoli 1». Intanto, durante il tavolo in Prefettura - presieduto da Marco Valentini ed al quale hanno partecipato i sindaci delle isole del golfo, i rappresentanti di Regione Campania, Asl, Autorità Portuale, forze dell' ordine e compagnie di navigazione - è stata discussa l' opportunità di incrementare e pubblicizzare la bigliettazione andata-ritorno e la necessità di rimodulare gli orari delle corse di traghetti ed aliscafi per evitare sovrapposizioni. Su disposizione del Prefetto, inoltre, saranno intensificati i controlli ma spetterà ai sindaci assicurare la presenza della polizia locale e la creazione di aree di attesa distanziate dalle zone di imbarco e sbarco.

Ildenaro.it

Napoli

Napoli, collegamenti con le isole, vertice in Prefettura: allo studio misure per evitare assembramenti



"Nel pomeriggio di oggi si è svolta, presso il Palazzo di Governo, una riunione inerente la problematica concernente la gestione dei flussi di passeggeri da e per le isole del golfo, presieduta dal prefetto di Napoli, Marco Valentini, alla presenza del presidente della commissione urbanistica, Lavori pubblici e Trasporti della Regione Campania, dei direttori generali delle ASL Napoli 1 e 2, dei sindaci di Ischia, Capri e Procida, del presidente dell' Autorità portuale, dei rappresentanti delle forze dell' ordine, della capitaneria di porto e delle compagnie di navigazione". Lo ha reso noto la Prefettura di Napoli: "Allo scopo di scongiurare un non ordinato afflusso di turisti e viaggiatori presso le banchine e in prossimità dei luoghi di imbarco e di assicurare il rispetto delle disposizioni normative per contrastare l' emergenza epidemiologica da Covid-19, è stata discussa l' opportunità di incrementare il ricorso alla bigliettazione andata-ritorno". Ma non è tutto: "Al riguardo, verranno analizzati i dati degli ultimi due fine settimana, relativi alle vendita di tale tipologia di biglietti, valutando se necessario apposite campagne informative per la clientela, a cura delle società di navigazione. La Regione Campania organizzerà un tavolo tecnico con i sindaci dei Comuni interessati, le capitanerie di Porto e le compagnie di navigazione per la valutazione in ordine alla rimodulazione degli orari delle corse di traghetti e degli aliscafi, evitando, ove possibile, sovrapposizioni e duplicazioni in alcuni orari dei fine settimana e per la programmazione di corse occasionali". E quindi la conclusione del comunicato: "Inoltre, su disposizione del Prefetto, verranno intensificati i controlli in atto da parte delle Forze dell' ordine e della Capitaneria di Porto, mentre i sindaci delle isole del golfo assicureranno la costante vigilanza delle polizie locali nonché la predisposizione di aree di attesa e parcheggio opportunamente distanziate dalle zone di imbarco e di sbarco".

Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

Controlli solo nei week-end I volontari: «Senza poteri»


Primo Piano Napoli

Controlli solo nei week-end
I volontari: «Senza poteri»

C'è il bus per disabili, così Susy rivedrà il mare dopo venti anni

LA VIGILANZA I controlli sulle spiagge libere promessi dalle istituzioni alla fine della quarantena sono naufragati molto in fretta. Risale infatti alla fine di giugno la firma del primo protocollo tra Comune e sei volontari di Guardie Ambientali dell' Anta, che avrebbero dovuto controllare e scongiurare eventuali assembramenti sulle rive del mare nelle 9 aree demaniali cittadine. Agli uomini dell' Anta, si sono poi aggiunti i 46 volontari ex Apu, per un totale di 52 unità. Ma tutti «a luglio lavorano solo nei weekend», spiegano Palazzo San Giacomo e gli stessi volontari. Insomma a eccezione del caso virtuoso dal punto di vista dagli assembramenti della Gaiola, nessuno controlla gli accessi sulle spiagge libere. «Non abbiamo poteri - spiegano dall' Anta - Se chi fa un assembramento ci fa resistenza, noi giriamo i tacchi. O dovremmo contare sul supporto delle forze dell' ordine, che a luglio non ci hanno affiancato». IL COMUNE Secondo il piano post-lockdown, Protezione civile, Capitaneria e volontari dovevano affiancare Risorsa Mare per il contingentamento degli accessi in spiaggia. «I volontari a luglio lavorano nei weekend spiega l' Assessore con delega al Mare Francesca Menna cioè nei giorni in cui abbiamo previsto maggiore affluenza nelle zone di mare. Parliamo di volontari, che lavorano dunque in funzione della loro disponibilità e dei rispettivi lavori. Per agosto, mese in cui immaginiamo maggior flusso in spiaggia, abbiamo chiesto ai volontari disponibilità anche negli altri giorni della settimana. Ci auguriamo di raggiungere il risultato». Gli assembramenti «enormi» registrati a luglio da associazioni e Municipalità 1 a Marechiaro, Riva Fiorita e Rotonda Diaz nei fine settimana, testimoniano però in più di un caso il flop del contingentamento. «Non ho visto caos mostruosi, ma il personale di Risorsa Mare purtroppo è poco prosegue la Menna Solo 14 lavoratori distribuiti in due turni. Ogni ente ha le sue competenze. Stiamo cercando di fare il massimo. Il Comune non ha la concessione delle spiagge, che è collegata all' Autorità Portuale. Laddove riusciamo ad arrivare cerchiamo di abbassare il livello di conflittualità e aumentare il dialogo tra enti pubblici - in cui, visti i tagli al personale, non è mai facile lavorare. Come fatto alla Gaiola stiamo migliorando l' app per far ruotare meglio le presenze. Chi si prenoterà per una settimana poi potrà prenotarsi solo dalla settimana successiva. Grazie all' accordo fatto ci stanno chiamando per chiedere consigli da altre parti d' Italia. La stessa responsabilità che si mette al supermercato deve valere anche sulla spiaggia: non essendoci la mascherina, lì il pericolo è anche maggiore. In certe zone per noi è difficile arrivare, come Marechiaro. La Capitaneria con noi è sempre stata solerte, ma è chiaro che più controlli arrivano sulle spiagge, più messaggi utili dal punto di vista sanitario arriveranno ai cittadini. Lavoriamo poi all' installazione di defibrillatori per Gaiola e probabilmente Rotonda Diaz». L' EFFICACIA Al di qua della coperta corta del personale e del numero di giorni di lavoro, i volontari lanciano qualche dubbio sull' efficacia di controlli affidati ad associazioni senza il supporto di forze dell' ordine: «Noi siamo stati i primi a firmare il protocollo col Comune a fine giugno spiega Antonio Coviello, responsabile provinciale delle Guardie Ambientali Anta A luglio abbiamo lavorato di sabato e domenica, coprendo Rotonda Diaz e spiaggia delle Monache. A Bagnoli e San Giovanni non riusciamo ad arrivare. Per agosto ci hanno chiesto più giorni di presenza a settimana. Quando firmammo, il Comune ci chiese se avevamo in dotazione termoscanner e contapersone. Rispondemmo di no. Magari ne avessimo». Ma allora cosa fate esattamente?

Il Mattino (ed. Napoli)

Napoli

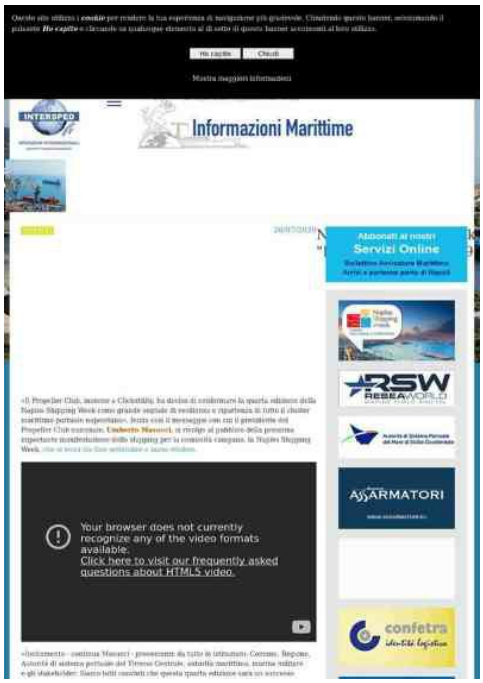
«Controlliamo che non si creino eccessivi assembramenti e che non arrivino in spiaggia comitive di persone troppo numerose prosegue Coviello Ma se arriva una comitiva di 50 ragazzi, non abbiamo nessun potere repressivo o sanzionatorio: gli chiediamo di andarsene. Se ci rispondono di no, o giriamo i tacchi o dovremmo chiamare i vigili». g.d.b. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informazioni Marittime

Napoli

Naples Shipping Week 2020, Masucci: "Più forti del Covid-19"

In un messaggio pubblico, il promotore della manifestazione introduce l' evento che si terrà a Napoli tra settembre e ottobre



«Il Propeller Club, insieme a Clickutility, ha deciso di confermare la quarta edizione della Naples Shipping Week come grande segnale di resilienza e ripartenza di tutto il cluster marittimo portuale napoletano». Inizia così il messaggio con cui il presidente del Propeller Club nazionale, Umberto Masucci , si rivolge al pubblico della prossima importante manifestazione dello shipping per la comunità campana, la Naples Shipping Week, che si terrà tra fine settembre e inizio ottobre . «Incitamento - continua Masucci - proveniente da tutte le istituzioni: Comune, Regione, Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, autorità marittima, marina militare e gli stakeholder. Siamo tutti convinti che questa quarta edizione sarà un successo perché, forse più delle precedenti, rappresenterà la grande forza del cluster marittimo portuale napoletano. Sarà un' edizione "fisica", con tante presenze anche dall' estero, e via web, con una regia televisiva che assicurerà a migliaia di persone di partecipare». A tagliare il nastro sarà il ministro dell' Università e della Ricerca, Gaetano Manfredi , che parteciperà all' evento inaugurale, lunedì 28 settembre, dedicato alla relazione porto-città. La cena conclusiva sarà venerdì 2 ottobre (ma la manifestazione si conclude il 3) al museo ferroviario di Pietrarsa, a Portici. «Una grande cena rispettando tutte le regole sanitarie, ma noi siamo più forti del Covid-19», conclude Masucci.

Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

«Porto ostaggio dei burocrati così è a rischio l'occupazione»

Il leader di Sct: l'allargamento dell'imboccatura fermo da 4 anni perché manca la firma ministeriale «Nel lockdown lo scalo ha retto grazie all'export ora per il rilancio spero in una reale semplificazione»

Diletta Turco


Primo Piano Salerno

L'economia, la ripresa

«Porto ostaggio dei burocrati così è a rischio l'occupazione»

Traghetti e crociere azzerati il buco nero dell'economia blu spariti 35mila turisti in sei mesi

Un porto che «deve essere completato, anche in tempi brevi per restare competitivo». Si sintetizza così l' appello lanciato da Agostino Gallozzi, presidente dell' omonimo gruppo industriale tra i più grandi player salernitani della logistica merci interna all' infrastruttura. **Il 2020, presidente, sarà ricordato sicuramente come l' anno della pandemia. Ma si può dire che il peggio, per l' economia, sia passato?** «In questi ultimi difficili mesi l' attività portuale non si è mai fermata e ha mantenuto attivi tutti i collegamenti essenziali per l' interscambio con il resto del mondo. Come Salerno Container Terminal abbiamo accresciuto il volume dei traffici, trainati dalla tradizionale vocazione all' export, grazie alla centralità del porto rispetto al vasto distretto del food e, quindi, dell' agroalimentare. Stentano però a riprendersi altri settori dell' economia e, quindi, è possibile che nei prossimi mesi si verifichi un contenimento, che potrà essere recuperato dopo il rallentamento estivo». **Su quali asset pensate si debba puntare per sfruttare al meglio le risorse ottenute dal Governo in sede Ue e disponibili per le aree portuali?** «Le risorse messe in campo sono certamente significative, occorre, però, che il termine semplificazione non rimanga solo uno slogan ad effetto, altrimenti realizzare le opere indispensabili al rilancio resterà una chimera e il disallineamento tra i tempi dello sviluppo economico a trazione privata e quelli degli interventi pubblici di ammodernamento del Paese continuerà a posizionare l' Italia come fanalino di coda nell' Europa intera. Noi a Salerno siamo testimoni diretti proprio di questa criticità del Paese». **Si riferisce al fronte dei lavori infrastrutturali del porto?** «Mi riferivo esattamente a questo tema cruciale quando accennavo al profondo disallineamento pubblico-privato. Purtroppo, è tutto sostanzialmente fermo a causa di un' innegabile incapacità dell' apparato pubblico di portare a termine opere fondamentali. Completata la prima fase del dragaggio, manca sempre l' ultimo atto per consentire l' incremento dei pescaggi alle navi e, poi, fatto ancora più drammatico, non sono mai partiti i lavori di allargamento della imboccatura del porto. Si badi bene: lavori appaltati da circa quattro anni, ma sempre in attesa dell' ultima autorizzazione del Ministero dell' Ambiente, che nessuno ha il tempo di firmare. Senza l' allargamento della imboccatura si vanificano gli stessi dragaggi e questa impasse mette in discussione, innanzitutto, l' occupazione, ma pare che questo aspetto non importi più di tanto a livello ministeriale». I problemi di collegamento viario restano ancora consistenti. «Per noi è fondamentale migliorare il livello di coesistenza tra le attività produttive del porto e quelle inderogabili della città, che - è bene ripeterlo - è la mia città, la nostra città. Resta aperto il fronte della galleria di Porta Ovest in relazione al raggiungimento della sede autostradale. Rispetto a questo contesto si apre, senza dubbio, un problema di accelerazione dei tempi di lavoro. Nelle more - sebbene la criticità non sia causata dal traffico contenitori - stiamo collaborando con

Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

l' Autorità Portuale per rendere più fluide le fasi in ingresso ed uscita dal porto per evitare congestionamenti». **Dal punto di vista operativo come si sta muovendo Sct?** «In pieno lockdown abbiamo con la tedesca Liebherr il contratto per la fornitura di un' ulteriore mega-gru per containers (investimento di circa sei milioni di euro), capace di lavorare navi da 15.000 teus. Ma abbiamo anche investito in una nuova tecnologica control room e nei gate automatici. E, poi, abbiamo assunto quindici nuovi lavoratori, perché l' occupazione resta un passaggio fondamentale per la crescita del nostro gruppo, il maggiore datore di lavoro privato della città, che è sempre molto impegnato su questo fronte». **Quali gli orientamenti di Sct nel breve e medio periodo?** «Non solo sviluppo della dimensione produttiva e tecnologica. Le nostre attività avranno un forte caposaldo: la tutela dell' ambiente come scelta strategica. Abbiamo lanciato in questi mesi il progetto per avviare a Salerno, nei prossimi cinque anni, il primo terminal contenitori totalmente ad emissioni zero. Puntiamo - sempre con il gruppo tedesco Liebherr - alla completa abolizione dei motori a combustione interna, collaborando in futuro alla progettazione di nuove macchine, tutte a trazione esclusivamente elettrica: una vera rivoluzione. Nell' ambito delle politiche del lavoro, saremo impegnati a sostenere maggiormente l' inserimento femminile nelle funzioni tipicamente operative delle attività portuali in banchina - alla conduzione di gru e mezzi speciali, per esempio - per offrire opportunità di inserimento alle donne che forse non hanno mai pensato a questo settore». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Traghetti e crociere azzerati il buco nero dell' economia blu spariti 35mila turisti in sei mesi


Primo Piano Salerno

L'economia, la ripresa

«Porto ostaggio dei burocrati così è a rischio l'occupazione»

Traghetti e crociere azzerati il buco nero dell'economia blu spariti 35mila turisti in sei mesi

LO SCENARIO Poco meno di 200mila euro di mancati guadagni. Solo per quello che riguarda la cosiddetta tassa d' approdo dell' intero segmento turistico, sia per le grandi crociere che per i traghetti. Ovvero il quantum che viene pagato per ogni viaggiatore. Inizia a delinearsi il quadro delle effettive perdite che il Coronavirus ha portato nella cosiddetta blue economy, ovvero nel segmento turistico, del porto di Salerno. Il dato arriva semplicemente leggendo i dati dell' ultimo bollettino di traffico diffuso dall' autorità di Sistema del mar Tirreno Centrale aggiornato al primo semestre del 2020. Per quanto riguarda le crociere il conto è presto fatto, perché ovviamente per tutto il semestre i passeggeri, così come le navi, sono stati zero. E quindi zero guadagni. A giugno del 2019 il traffico crocieristico aveva portato a Salerno già 35mila turisti da ogni parte del mondo. Il calo, quindi, è stato del 100%. Per l' altro settore, ovvero quello dei traghetti, la percentuale di passeggeri mancanti nei primi sei mesi dell' anno è stata dell' 84%. E, quindi, con un pari calo di introiti. LE TARIFFE Ma quali sono le tariffe unitarie per passeggero in arrivo o in partenza a Salerno? Per quanto riguarda le crociere, ci sono due valori differenti: 2,22 euro a persona se si tratta di transito, e 3,33 euro a persona se, invece, Salerno è porto di partenza o di arrivo. Differenti le tasse sui passeggeri delle piccole navi o dei traghetti, con un media di 20 centesimi di euro per passeggero che si imbarca. Ecco quindi che il mancato guadagno dalle crociere nella prima metà del 2020 è di 104mila euro circa di tasse d' approdo non avute (mantenendo lo stesso numero di turisti dello scorso anno). A cui si devono aggiungere gli oltre 71mila euro di incassi mancanti dal segmento dei traghetti. Portando il rosso a 175mila euro. Ma è proprio dal secondo filone turistico, e cioè quello dei traghetti e delle piccole navi locali che sono arrivati i primi piccoli risultati di ripresa, con 53.370 passeggeri registrati fino a giugno, con un introito di tasse di circa 13.300 euro. E pensare che lo scorso anno, di questi tempi, soltanto le piccole crociere avevano fruttato circa 85mila euro. All' appello delle voci economiche non recuperate ci sono anche i mancati guadagni delle Autostrade del mare e dei veicoli privati o commerciali che salgono direttamente sulle grandi navi. C' è anche da aggiungere un ulteriore elemento, e cioè che da settembre del 2018 i vertici dell' autorità di Sistema del mar Tirreno Centrale hanno emanato una delibera che riduce del 50% le tasse d' approdo delle navi da crociera, in virtù dell' attracco di certo non comodo all' interno del porto commerciale. La battuta d' arresto del segmento turistico del porto di Salerno, confermata almeno per tutto il mese di luglio, con possibilità di ripresa - al momento lontane - in autunno nel mese di ottobre, si tradurrà in termini economici in una perdita a cinque zeri per quello che riguarda le tasse, visto che l' intero 2019 ha portato quasi 300mila euro (calibrati sugli oltre 97mila turisti). Proprio le crociere, lo scorso anno, avevano registrato un aumento importante, come scritto anche nella relazione 2019 dell' autorità di sistema del mar Tirreno Centrale, che ha fatto la fotografia di quanto accaduto lo scorso anno nei tre porti campani. L' ANALISI «Nel traffico passeggeri - si legge nel documento - si registra nei porti di Napoli e di Salerno un incremento del segmento crocieristico, con una crescita dei passeggeri - nel 2019 rispetto al 2018 - pari al 27% ed al 34%. Il porto di Napoli registra nel mercato delle crociere 1.356.320 passeggeri mentre il porto di Salerno raggiunge le 97.703 unità. Nell' anno 2019 l' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centrale ricopre sulla classifica nazionale la terza posizione dopo Civitavecchia e Venezia. Nel traffico passeggeri da e per le isole del Golfo nel complesso dei porti campani si evidenzia una crescita pari al 2,4% rispetto al 2018, con 7.886.716

passeggeri

Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

con una dinamica particolarmente robusta di incremento per il porto di Salerno (+13%)». di.tu. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

IL COMITATO RICORDA IL RAPPORTO ISPRA E CONTESTA IL PROGETTO PER MARISABELLA

Fronte del porto contro il cemento


LA CITTÀ CHE CAMBIA

«Ascoltare i bisogni di chi vive in periferia»

Schingaro: far sentire quei cittadini al centro della società

Fronte del porto contro il cemento

«Il cantiere in corso all' interno del porto di Bari per la realizzazione della più grande colmata di cemento d' Europa di 300.000 metri quadri grida vendetta davanti al triste primato che annovera la nostra città di Bari all' apice del consumo di suolo». Il comitato «Fronte del Porto», con i portavoce Matteo Magnisi e Silvana Grilli, tuona contro il progetto per Marisabella. Il sodalizio ambientalista sottolinea che «l' ansa di Marisabella, per la sua conformazione naturale, sebbene inglobata all' interno del "fortino" porto, ha per elevato interesse e fragilità idro-geologica, per caratteristiche simili a una riserva naturale e per scarsissima profondità dei fondali per gli approdi, tutta la connotazione di un' area da valorizzare al servizio della città a partire dalla fruizione sportiva del Cus». E il comitato ricorda «la prima infelice colmata di 200.000 metri quadri tra la fine degli anni '80 e i primi anni '90, oggi utilizzata impropriamente a parcheggio Tir», che «ha già deturpato profondamente l' area». Si arriva agli ulteriori 30 ettari di cemento in mare previsti oggi, «per un altro scellerato parcheggio di Tir». E piovono critiche sull'«operato avventato di amministratori di un' Autorità portuale diventata nel frattempo sistema e in quanto tale non più "repubblica indipendente"». Il sodalizio sottolinea come «progetti sulla carta di interazione città - porto, a partire dalla valorizzazione del Parco del Castello, sono ormai visibili all' orizzonte, con una più oculata visione degli amministratori della città e del porto, ma resta tutto lo strabismo dell' Autorità di sistema portuale e della committenza dell' opera di colmata del Ministero delle opere marittime con l' apertura del cantiere un anno fa, sotto gli occhi di Comune, Città Metropolitana e Regione Puglia». Il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Ugo Patroni Griffi, viene accusato di procedere «imperterrito nella realizzazione della colmata di Marisabella pur essendo noto non soltanto allo stesso, ma a tutti gli amministratori della città che le aree retroportuali per i servizi a parcheggio Tir sono urbanisticamente presenti ma anche qui attribuite agli imprenditori del cemento con le lottizzazioni per civili abitazioni». Sarebbe, sostengono, «una doppia cementificazione». Citano quindi il rapporto Ispra, l' Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, sul consumo di suolo, che vede Bari quarta in Italia per l' incremento negli ultimi 12 mesi. «Nella prospettiva tra lottizzazione retroportuale e cementificazione del mare di Marisabella, i neonati baresi, come recita il rapporto, avranno in eredità una ineguagliabile dote di cemento». Il «Fronte del Porto» auspica un «ravvedimento» che fermi queste scelte e, rimarca, «non tira i remi in barca nella sua battaglia ultra decennale contando oggi su un ragionevole e urgente ripensamento».

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

Rossi: «Opere portuali ferme da 20 anni, non per il Comune»

Il sindaco fa chiarezza sulla questione del pontile a briccole «Su cosa dovrebbe esprimersi l' Ente se non gli spetta?»


INFRASTRUTTURE
BRINDISI, PROSEGUE LA POLEMICA
LEGGENDE METROPOLITANE
Rossi: «Opere portuali ferme da 20 anni, non per il Comune»
Il sindaco fa chiarezza sulla questione del pontile a briccole «Su cosa dovrebbe esprimersi l'Ente se non gli spetta?»
Federmoda «Bene i saldi ma da soli non bastano»
«Interrompere i conflitti e riprendere il dialogo per l'immediato sviluppo»
L'apparato industriale brindisino non è secondo a nessuno

Primo tema. «Il Decreto Semplificazioni dice che si semplifica le procedure per gli adeguamenti tecnico -funzionali, cioè per opere di importanza minore. Ora quest' attestazione che questa non sia una variante al Piano regolatore del porto, ma un' opera di adeguamento tecnico -funzionale la deve dare il committente, cioè l' Autorità portuale, che deve dire è un opera di adeguamento tecnico funzionale. Nelle carte che ci sono arrivate non ci è stato detto». Secondo tema. «Il Comune si esprime esclusivamente in merito, al non contrasto con le aree destinate a precipue a funzioni di aree che hanno rapporto città -porto. Loro stessi (l' Authority ndr) hanno detto che quell' area non è destinata a funzioni città -porto. E quindi se non è tale, quale espressione ci deve essere dal Comune se non c' è l' oggetto su cui esprimersi?». Il sindaco Riccardo Rossi ha voluto fare chiarezza in merito alla «nuova» polemica circa il rischio della mancata realizzazione del «pontile a briccole» opera essenziale per l' ormeggio in sicurezza dei traghetti alla banchina di Costa Morena Ovest - ventilato dal presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Mediterraneo Ugo Patroni Griffi. Quest' ultimo sul suo profilo Facebook, aveva annunciato che il finanziamento da 9 milioni di euro per la realizzazione del pontile con ogni probabilità salterà, a causa della «indisponibilità del Comune di Brindisi a rilasciare una dichiarazione di non contrasto». La questione non è politica - peraltro il consiglio comunale si è espresso favorevolmente alla realiz zazione dell' opera -, ma squisitamente tecnica. La domanda resta quindi perchè il Comune deve esprimere un parere su qualcosa che non gli compete? «Non è vero - ha chiarito il sindaco - che il Comune non ha intenzione di sviluppare il porto. Questa è una leggenda metropolitana che nasconde la volontà di confrontarsi con la realtà. Ci sono opere e opere su cui sono stati spesi soldi di progettazione e che non sono mai state realizzate. Quando è stato progettato il pontile a briccole? Forse più di dieci anni fa? E come mai si arriva al 2020? Quando sono stati progettati gli accosti di Sant' Apollinare, nel 2006? Siamo nel 2020. Bisognerebbe avere un minimo di prudenza nel dire che il Comune impedisce lo sviluppo di attività nel porto previste e finanziate, con progetti pagati profumatamente, tra i 10 e i 15 anni fa. Cosa è successo in questi 15 anni? Perchè non si sono realizzate queste opere? Bisogna chiarire questi aspetti poi programmare tutte le attività necessarie per realizzarle». Occorre adeguare gli strumenti del Piano regolatore portuale e seguire le norme da cui il Comune non intende discostarsi. Insomma «Ci sono tutte le possibilità di realizzare le opere - ha detto in sindaco - se queste vengono valutate positivamente da Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal Provveditorato interregionale alle opere pubbliche e Regione Puglia». Il problema principale resta sempre il mancato adeguamento del Piano regolatore portuale, mai cambiato dal 1975, da nessuna Autorità portuale che dal 94 in poi è arrivata a Brindisi.

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

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

LEFT BRINDISI L' ASSOCIAZIONE RICHIAMA AL BUONSENSO DI TUTTI

«Interrompere i conflitti e riprendere il dialogo per l' immediato sviluppo»


INFRASTRUTTURE
BRINDISI, PROSEGUE LA POLEMICA
LEGGENDE METROPOLITANE
Rossi: «Opere portuali ferme da 20 anni, non per il Comune»
Il sindaco fa chiarezza sulla questione del pontile a briccole «Su cosa dovrebbe esprimersi l'Ente se non gli spetta?»
CONFCOMMERCIO
Federmoda «Bene i saldi ma da soli non bastano»
«Interrompere i conflitti e riprendere il dialogo per l'immediato sviluppo»
LUCCHELLO DE PERRUCCI
L'apparato industriale brindisino non è secondo a nessuno

«Interrompere il conflitto e riprendere il dialogo per lo sviluppo del porto». È quanto chiede in una nota Lefr Brindisi attraverso il suo presidente Carmine Dipietrangelo. «Da giorni - ricorda l' associazione - è in atto un dibattito appassionato e di merito sul porto e sul suo futuro. Un dibattito che riconferma l' interesse che in città c' è sulla parte di se che ne è anima e corpo della sua storica esistenza. Un dibattito che richiederebbe assunzioni di responsabilità e rispetto di norme e di funzioni soprattutto da parte di chi ha le competenze. Si sperava che questo dibattito potesse sortire un risultato utile per ricostruire un clima di collaborazione e di cooperazione. Si assiste invece con grande preoccupazione alla ennesima polemica sorta tra Amministrazione Comunale ed Autorità portuale. Quella di queste ore sul pontile a briccole ci appare inopportuna e figlia di una burocrazia deresponsabilizzata e deresponsabilizzante». La questione: «Preoccupa che si alzi un polverone su una questione residuale dal punto di vista autorizzativo in cui ci vorrebbe solo un po' di buon senso e sana collaborazione tra enti che hanno a cuore le sorti del territorio. Ci sono in ballo 10 milioni di finanziamenti e si continua a battibeccare come capponi di manzoniana memoria. Da un lato una amministrazione che non ha bisogno nemmeno di opposizione in Consiglio. Se la va a cercare tra imprese, sindacati ed enti. Dall' altra una autorità che evidentemente va alla ricerca di occasioni per alimentare contrapposizioni nella speranza che atti e comportamenti altrui giustifichino la paralisi del porto». Secondo Left Brindisi: «Ci vorrebbe buon senso da parte di tutti invece. I funzionari pubblici e gli amministratori in questa fase hanno la stessa importanza di medici e strutture sanitarie perchè tornare a produrre e ripartire con regole e comportamenti responsabili è importante quanto lo è stato difendersi dalla pandemia. Ogni sforzo deve essere improntato alla messa in sicurezza del lavoro e del porto che c' è e alla ricerca di quello che è necessario per il futuro. I giorni cominciano ad essere contati. Non si possono perdere né finanziamenti e né tantomeno privare il porto di infrastrutture necessarie alla sua sicurezza e alla sua storica polifunzionalità. Rivolgiamo un appello per il bene della città a fermarsi in questo stillicidio ed a riprendere il dialogo non solo tra i vertici amministrativi ma anche tra tecnici e funzionari. Un dialogo costruttivo come avviene in tante altre realtà dove i vari enti hanno una unica tensione rivolta al risultato per la collettività ed i politici premono per questo. A Taranto o Bari fanno così...».

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

«Se fosse realizzato, quel molo verrebbe subito sequestrato»

Le parole del sindaco fanno riesplodere lo scontro Patroni Griffi: «Rinuncio a portare avanti l' opera» Ma Rossi ricorda anche che l' amministrazione ha già espresso parere favorevole sul progetto

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ


Brindisi

«Se fosse realizzato, quel molo verrebbe subito sequestrato»

Il collegamento ro-ro raddoppia «Ma non ci sono ormeggi sicuri»

Francesco RIBEZZO PICCININ La volontà politica di autorizzare la realizzazione del pontile a briccole per garantire la sicurezza degli approdi c' è, come dimostra la delibera di consiglio comunale del 27 agosto 2019. Ma se l' opera venisse realizzata seguendo l' iter scelto dall' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale «verrebbe subito sequestrata», secondo il sindaco Riccardo Rossi. Ecco perché, come ha spiegato ieri in conferenza stampa il primo cittadino, è l' ente portuale a doversi assumere l' onere di certificare che l' iter giusto da seguire è quello dell' adeguamento funzionale, in linea con il decreto Semplificazioni, che prevede il parere di compatibilità del Comune, il via libera del comitato di gestione dell' Authority ed infine l' autorizzazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Tra l' altro, spiega ancora Rossi i motivi della mancata espressione da parte del Comune del parere di non contrasto dell' opera con gli strumenti urbanistici, esclusivamente in riferimento alle previsioni delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città, come previsto dal decreto, è lo stesso ente portuale a mettere nero su bianco che l' opera non interessa alcuna area destinata a funzioni di interazione porto-città, così come emerge pienamente dalle planimetrie e dagli altri documenti tecnici già in possesso del Comune di Brindisi. Una posizione messa nero su bianco dalla dirigente del settore Urbanistica Marina Carrozzo nella risposta all' Authority. Ma è stato in particolare il timore di un sequestro immediato dell' opera espresso dal primo cittadino a far andare su tutte le furie il presidente dell' ente portuale Ugo Patroni Griffi. «Se un' opera autorizzata a norma di legge - ha risposto infatti il numero uno dell' Authority, che nelle scorse ore aveva lanciato l' allarme sul rischio di perdere i 9,3 milioni di euro di finanziamenti già stanziati - e finanche con il parere del massimo organo dello Stato in materia di opere pubbliche (il Consiglio superiore) si sa (come la cronaca di una morte annunciata) che sarà sequestrata, rinuncio a priori a portarla avanti. Ma credo che a Brindisi, a questo punto, ci sia un serio problema». In apertura di conferenza stampa, però, il sindaco ha innanzitutto ripercorso la storia del progetto del pontile a briccole, ricordando come la previsione dell' opera risalga al 2011 e l' approvazione del progetto al 2013. «Dopo di che - ha sottolineato - l' Autorità portuale l' ha tenuto nel cassetto. Non è più apparso, se ne sono perse le tracce». Il progetto «viene improvvisamente riesumato nel 2019. A questo punto, vengono effettuate delle procedure che portano, sintetizzo, il Provveditorato alle opere pubbliche a dire che il progetto non è conforme con lo strumento del Piano regolatore portuale». Conclusione rispetto alla quale l' Autorità di sistema ha presentato un ricorso gerarchico al ministero delle Infrastrutture che «il ministero non ritiene di accogliere». Il decreto Semplificazioni, ha chiarito Rossi, «non dice che non esiste più il Piano regolatore portuale ma che il percorso per le opere che si configurano come adeguamenti tecnico-funzionali è semplificato nelle procedure». Ma il progetto del pontile a briccole rientra in questa fattispecie? «Il Provveditorato - ha riferito il sindaco - dice che non è un' opera di adeguamento tecnico funzionale. Quindi tu Autorità di sistema stai utilizzando una norma su una procedura rispetto alla

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

quale ti sono state dette già altre cose. Può essere legittimo? Come scritto nel parere del dirigente, chiediamo che sia l' ente portuale ad attestare preliminarmente che è un adeguamento tecnico funzionale, non certo il Comune». Infine, ricorda il primo cittadino citando la richiesta dell' Autorità di sistema, il Comune si deve esprimere «in riferimento esclusivo alle previsioni delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città. L' Autorità portuale ci comunica, nella lettera in cui ci chiedeva l' espressione di questo parere, che l' opera non interessa alcuna area destinata a funzioni di interazione porto-città, così come emerge pienamente dalle planimetrie e dagli altri documenti tecnici in possesso del Comune di Brindisi. Allora, se non c' è l' area, che parere di contrasto o non contrasto ci può essere?». Dunque, è la conclusione, «se il presidente Patroni Griffi lo ritiene, può convocare il comitato di gestione, convincerlo che è un adeguamento tecnico funzionale e sulla base dell' attestazione che non c' è nessuna area destinata a funzioni di interazione porto-città, presentare il tutto al Consiglio superiore dei lavori pubblici». E sarà l' organo di consulenza tecnica del ministero a dire l' ultima parola sulla vicenda. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Il collegamento ro-ro raddoppia «Ma non ci sono ormeggi sicuri»


DISTANTE

Brindisi

«Se fosse realizzato, quel molo verrebbe subito sequestrato»

Il collegamento ro-ro raddoppia «Ma non ci sono ormeggi sicuri»

Lo aveva annunciato nei giorni scorsi lo stesso presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale ed ora l' annuncio si sta concretizzando. Nelle prossime ore, infatti, raddoppierà il collegamento tra Catania e Ravenna, che passa proprio per Brindisi. A confermarlo è stato il presidente di Ops, Operatori portuali salentini, Teo Titi. Che, tuttavia, è tornato, paradossalmente, nella stessa occasione a lanciare l' allarme sulla mancanza di banchine destinate a quel tipo di traffico. Cosa che potrebbe portare a breve a respingere i traghetti. «In questi giorni - ha detto infatti Titi - si è raddoppiata la linea Grimaldi e Tirrenia dei ro-ro che fanno la spola con Catania e Ravenna. Eppure, non ci sono ormeggi. Siamo veramente quasi al collasso e il comandante del porto sta per dirci Ragazzi, non le fate venire le navi perché non abbiamo ormeggi in sicurezza». Un paradosso che verrebbe risolto con la realizzazione del pontile a briccole, che consentirebbe a più navi di ormeggiare in sicurezza contemporaneamente, superando dunque la limitazione che attualmente blocca, di fatto, il traffico nel porto di Brindisi. Del resto, era stato lo stesso Patroni Griffi, commentando nei giorni scorsi le novità portate dal decreto Semplificazioni rispetto all' iter per l' autorizzazione dell' opera, «il pontile a briccole permetterebbe a Brindisi di captare l' incrementato traffico di rotabili. Da tempo, infatti, sostenevo questa cosa ed oggi la prova provata è che le linee di traffico rotabili a Brindisi passano da due a quattro a settimana, con due operatori che si contendono la linea: Grimaldi e Tirrenia, per i quali sarebbe opportuno, tra l' altro, apprestare strutture idonee». F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

«Con le boe tempi più stretti Ma il comandante disse no»

L' alternativa al pontile era già stata vagliata dagli operatori portuali, come spiegato da Titi Fratelli d' Italia contesta con uno striscione: In questo modo uccidete lo scalo marittimo


Lo stallo del porto

«Con le boe tempi più stretti Ma il comandante disse "no"»

Il centrosinistra è critico con Rossi «Si riprenda una sana collaborazione»

Quotidiano METAAAAA

sport.quotidianodipuglia.it | E sei subito in campo.

Prima del pontile a briccole, per risolvere i problemi di sicurezza degli approdi, si era pensato di utilizzare delle boe oceaniche. Una proposta che era stata caldeggiata, all' epoca, dal presidente di Ops, Operatori portuali salentini, Teo Titi, pure presente alla conferenza, ma che era poi stata messa da parte. «Premesso - ha esordito Titi - che da anni abbiamo il problema di non avere ormeggi per i traghetti perché, per ormeggiare in sicurezza, devono essere affiancati alla banchina, dunque il pontile risolverebbe il problema». Quando si propose il pontile a briccole, ha ricordato il presidente di Ops, «fummo noi stessi a dire: ci vorranno anni, questa è un' emergenza, e visto che a Bari ci sono le boe, il pontile a briccole costa 9 milioni di euro, le boe qualche centinaio di migliaia di euro e in pochi mesi possono essere posizionati, perché non mettiamo le boe? Io stesso, personalmente, andai a parlare con la ditta che fornisce le boe a Bari, che tra l' altro è una delle più grosse del mondo. Alla fine, non si è fatto niente, non so perché. Ma quando è ripartito il discorso del pontile a briccole, che era stato accantonato per questo, perché noi stessi temevamo tempi eccessivamente lunghi, il comandante del porto nel 2019 ha detto: Signori, le boe non possono essere considerate perché non sono in sicurezza. E quando si parla di sicurezza, nessuno si può permettere di dire niente: è la Capitaneria di porto l' unica titolata a parlare di sicurezza». Dunque, gli ha risposto provocatoriamente il collega Lino Giurgola, «bisogna denunziare il comandante del porto di Bari che permette di operare non in sicurezza. O il comandante di qui non capisce o quello di Bari non capisce. Quindi bisogna scrivere al ministero Marina mercantile e chiedere quale dei due comandanti sta fuori legge». Lo stesso Giurgola, poi, ha parlato di un tentativo di favorire il porto di Bari a scapito di quello di Brindisi. Questo si cela infatti, secondo l' operatore portuale, dietro alla polemica sulla presunta opposizione del Comune di Brindisi, che l' amministrazione ha sempre negato, rispetto alle opere progettate dall' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale. Mentre Fratelli d' Italia, con un flash mob, contesta al Comune di Brindisi: State uccidendo il porto. «Il vero problema - ha sostenuto Giurgola nel dibattito tra sindaco ed operatori seguito alla conferenza stampa del primo cittadino Riccardo Rossi sulla questione del pontile a briccole - è che l' opera non si vuol fare, è inutile che ci nascondiamo dietro a un dito. L' opera non si vuol fare - ha detto puntando il dito verso l' Authority - e allora si cercano scusanti, motivazioni differenti, perché il porto di Brindisi dev' essere affossato a favore di quello di Bari e questo ancora non si riesce a comprendere e i miei colleghi non si vogliono convincere». Una posizione in qualche modo confermata dallo stesso sindaco, il quale ha detto, sempre riferendosi al pontile a briccole: «Non si può dire che il Comune di Brindisi non vuole. È l' Autorità portuale che non vuole». Anche perché, ha sottolineato Rossi, «un adeguamento tecnico funzionale ci può stare ma, fa notare il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche, qui c' è un complesso di opere che si presentano tutte come adeguamenti tecnico funzionali. E quindi lo stesso Provveditorato dice che in questo modo tu stai mutando lo strumento regolatore, quindi a questo punto adegualo. Non sono io che lo dico, lo dice il Provveditorato. E se tu contesti la nota del Provveditorato con un ricorso

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

gerarchico al ministero dei trasporti ed il ministro ti dice Mi dispiace, non sono d' accordo, non è che puoi venire a dire che è il Comune che si oppone». Anche perché, fa notare il sindaco, ci sarebbe stato tutto il tempo, dal 2013, anno dell' autorizzazione del progetto per il pontile a briccole, al 2020 per adeguare il Piano regolatore portuale o quanto meno approvare una variante. «Bisogna avere la forza e il coraggio di dire - conferma l' operatore portuale Giurgola - di dire all' Autorità di sistema che il suo compito è fare il Piano regolatore e questo deve fare. Però, dal 1994 ad oggi nessuno lo ha mai chiesto. Questo sarebbe il compito del segretario generale e ne sono passati tanti, guadagnando fior di quattrini, ma nessun componente del comitato portuale ha mai detto Facciamo il Piano regolatore. Tutti ci siamo accontentati di andare col piattino, perché questo è il guaio di Brindisi, che andiamo col piattino invece di essere compatti ed andare con un piatto, tutti assieme, per chiedere quello che ci spetta. E questo, sia chiaro, non lo dico perché voglio difendere il Comune». F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Il centrosinistra è critico con Rossi «Si riprenda una sana collaborazione»


Brindisi cronaca

«Con le boe tempi più stretti
Ma il comandante disse "no"»

Il centrosinistra è critico con Rossi
«Si riprenda una sana collaborazione»

Quotidiano
METAAAAA
sport.quotidianodipuglia.it | E sei subito in campo.

La ennesima polemica tra Comune e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, in questo caso sul pontile a briccole, appare inopportuna e figlia di una burocrazia deresponsabilizzata e deresponsabilizzante. A sostenerlo, ribadendo dunque la posizione critica espressa nei giorni scorsi nei confronti dell' amministrazione che lui stesso ha contribuito a portare alla guida della città, è il presidente di Left Brindisi Carmine Dipietrangelo. Preoccupa - sostiene infatti l' esponente politico - che si alzi un polverone su una questione residuale dal punto di vista autorizzativo in cui ci vorrebbe solo un po' di buon senso e sana collaborazione tra enti che hanno a cuore le sorti del territorio. Ci sono in ballo 10 milioni di finanziamenti e si continua a battibeccare come capponi di manzoniana memoria. Da una parte, sottolinea ripartendo equamente le responsabilità tra i due enti, una amministrazione che non ha bisogno nemmeno di opposizione in consiglio. Se la va a cercare tra imprese, sindacati ed enti. Dall' altra una Autorità che evidentemente va alla ricerca di occasioni per alimentare contrapposizioni nella speranza che atti e comportamenti altrui giustifichino la paralisi del porto. Perché l' economia ritorni a funzionare dopo il lockdown, dunque, Dipietrangelo rivolge un appello per il bene della città a fermarsi in questo stillicidio ed a riprendere il dialogo non solo tra i vertici amministrativi ma anche tra tecnici e funzionari. Un dialogo costruttivo come avviene in tante altre realtà dove i vari enti hanno una unica tensione rivolta al risultato per la collettività ed i politici premono per questo. A Taranto o Bari fanno così. Molto dure anche le critiche da parte di un altro importante esponente del centrosinistra: il consigliere regionale del Partito Democratico Fabiano Amati, per il quale il Comune, a differenza di quanto spiegato dal sindaco Riccardo Rossi ieri in conferenza stampa, avrebbe scelto di non rilasciare la dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici del progetto per il pontile a briccole poiché c' è un comma della norma statale che prescrive il rilascio della dichiarazione di non contrasto per i casi di maggiore complessità, cioè l' interazione porto-città, il Comune ha ritenuto di non poterla rilasciare per i casi di minore complessità, come quello del pontile a briccole, cioè una modesta opera in mare per garantire la sicurezza negli ormeggi. Insomma, un caso originale in cui il più non contiene il meno. E in tutto questo senza tener conto che c' è un' altra norma statale che chiede il procedimento di non contrasto anche per le opere più piccole. Questo, per Amati, è un fatto gravissimo e una grande occasione persa, a livello infrastrutturale ed economico, considerato che adesso il finanziamento per il progetto di potenziamento degli ormeggi navi sarà ritirato e potremo prendercela solo con chi, nelle piene possibilità, non ha voluto collaborare per dare compimento al programma. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Porto, Rossi: "Opere ferme da 20 anni, la colpa non è del Comune"



BRINDISI - "Il Comune di Brindisi non intende sviluppare il porto? Questa è una leggenda metropolitana". Va avanti la querelle fra il Comune di Brindisi e l' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale. Il motivo del contendere, come noto, verte intorno al pantano burocratico che sta paralizzando la progettazione delle opere portuali. Stamattina (martedì 28 luglio), in particolare, il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, ha parlato del pontile a briccole, opera essenziale per l' ormeggio in sicurezza dei traghetti alla banchina di Costa Morena Ovest. Il primo cittadino ha convocato una conferenza stampa per chiarire la posizione dell' amministrazione comunale rispetto alle considerazioni espresse ieri dal presidente dell' Authority, Ugo Patroni Griffi, il quale, sul suo profilo Facebook, ha annunciato che il finanziamento da 9 milioni di euro per la realizzazione del pontile con ogni probabilità salterà, a causa della "indisponibilità del Comune di Brindisi a rilasciare una dichiarazione di non contrasto". Rossi, invece, come già fatto in altre circostanze, attribuisce all' arretratezza degli strumenti urbanistici (il piano regolatore portuale di Brindisi è fermo al 1975) la fase di stallo in cui è piombato il porto. "Non è vero - dichiara Rossi - che il Comune non ha intenzione di sviluppare il porto. Questa è una leggenda metropolitana che nasconde la volontà di confrontarsi con la realtà. Ci sono opere e opere su cui sono stati spesi soldi di progettazione e che non sono mai state realizzate". Si è parlato in questi giorni del decreto di semplificazione come strumento che potrebbe velocizzare gli iter burocratico-amministrativi di progetti in stand by da mesi. Ma Rossi a tal proposito chiarisce che "il decreto semplificazione non consente con un colpo di spugna di superare i piani regolatori portuali, ma consente di semplificare le procedure relative gli adeguamenti tecnico strutturali". "Se un' opera non comporta un cambiamento della funzione portuale - prosegue Rossi - questo lo deve attestare l' Autorità di sistema portuale, su aree che non sono espressamente riconducibili alla funzione città-porto." A detta di Rossi "ci sono tutte le possibilità di realizzare l' opera se queste vengono valutate positivamente da Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal Provveditorato interregionale alle opere pubbliche e Regione Puglia". E poi un' ultima stoccata all' ente portuale. "Bisogna anche incrementare - afferma Rossi - il traffico. Banchine disponibili ci sono. Non capiamo il motivo per cui il traffico non possa essere incrementato". Durante la conferenza si è assistito anche un paio di fuori programma. Un regalato dal consigliere comunale Massimiliano Oggiano, papabile candidato al consiglio regionale fra le file di Fratelli d' Italia, che insieme ad altri militanti di Fdi ha mostrato uno striscione recante la scritta: "State uccidendo il porto". L' altro dall' imprenditore portuale Lino Giurgola, il quale ha rimarcato che lo strumento dell' adeguamento tecnico funzionale può essera adottato una sola volta. Giurgola ha inoltre sostenuto che la redazione di un nuovo piano regolatore portuale non sia mai stata una priorità, per i segretari generali dell' Autorità portuale di Brindisi che si sono avvicendati a partire dal 1994.

Brindisi Report

Brindisi

Fronte del Porto, pontile a briccole: un caso tutto brindisino

Rossi esplicito: 'Il Comune non ha competenza'. Patroni Griffi apre: 'L' iter può proseguire'

PASQUALE COLELLI



BRINDISI - La storia è una delle tante, troppe, vicende tutte brindisine che hanno contribuito nel tempo a trascinare al collasso il porto e mettere in ginocchio la città. Sul fronte del porto ancora una volta il Comune e l' Autorità di Sistema portuale che rivendicano ruoli e competenze diverse, sono impegnate ormai da tempo in un deleterio gioco al massacro, con i rappresentanti istituzionali che finora hanno evitato di incontrarsi e si parlano esclusivamente attraverso Facebook (una singolare trovata del presidente dell' Adsp, Ugo Patroni Griffi) ed a mezzo conferenze stampa (il sindaco della città Riccardo Rossi). Ora appare chiaro che è necessario giungere ad un accordo per evitare di perdere l' occasione di realizzare un' opera indispensabile e rinunciare a 10 milioni di finanziamento. Questa volta è in gioco la realizzazione di un progetto relativo alla costruzione di un pontile a briccole per gli accosti e gli ormeggi delle navi, anche da crociera a Costa Morena Ovest, proposto dall' Adsp ed inserito nel piano triennale 2020-2022 delle opere strategiche del porto di Brindisi ed un finanziamento di 9,3 milioni di euro che rischia di essere revocato, secondo quando annunciato il presidente Ugo Patroni Griffi nel suo post su Facebook. Una "sceneggiata" senza fine, insomma, che ha radici profonde, decisamente poco edificante e nobile che getta discredito sulla città trattandosi di istituzioni che, invece, dovrebbero dialogare correttamente ed agire in perfetta sintonia per favorire lo sviluppo di Brindisi, troppo spesso soffocato da diatribe e scarso senso di appartenenza politica. La stessa politica che dal 1994 in poi, anno di istituzione dell' Autorità Portuale, ha scelto di affidare le sorti del porto di Brindisi a presunti manager, selezionati con criteri da far allibire la peggiore applicazione del manuale Cencelli, con le conseguenze che il porto e la città ancora oggi stanno scontando. Come trasformare il Decreto Semplificazioni in Decreto "Complicazioni" L' ultimo scontro a distanza Comune-Adsp, cioè "Rossi-Patroni Griffi", è andato in onda nella mattinata quando il sindaco Rossi ha convocato una conferenza stampa per spiegare le motivazioni della posizione assunta dal Comune in merito alla richiesta da parte dell' Adsp della "dichiarazione di non contrasto agli strumenti urbanistici vigenti sugli adeguamenti tecnici funzionali", documento propedeutico al riconoscimento di opera non prevista nel Piano Regolatore Porto. Le modifiche che non alterano la struttura del Piano Regolatore del Porto in termini obbiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali dello stesso Piano, a condizione che il Comune rilasci l' attestazione richiesta di "non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti". Il sindaco Rossi, in conferenza stampa, ha precisato che "l' opera in questione non ricade in alcuna area destinata a funzioni d' interazione porto-città, così come si deduce dalla planimetrie e per stessa ammissione dell' Ente portuale", per cui il Comune non ha alcuna competenza a rilasciare la richiesta attestazione. "Free message" di Patroni Griffi Il presidente Ugo Patroni Griffi ha immediatamente replicato alle affermazioni del Sindaco, in diretta dalla sua postazione speciale di Facebook, con dichiarazioni -relax che sembrano aprire ad una positiva conclusione. Da uno stralcio finale si rileva che "se è vero quanto riportato dalle dichiarazioni, vale a dire in presenza di una dichiarazione che l' opera non interessa alcuna area d' interazione porto città (è una attestazione che la legge richiede

espressamente venga resa), penso che l' iter dell' opera stessa possa proseguire. E ovviamente sono sempre pronto ad un confronto, specie alla presenza degli operatori portuali e del cluster nel cui interesse è mio dovere di agire. Sempre ma non oggi - aggiunge - perché oggi è il mio compleanno e voglio passarlo in famiglia". Una dichiarazione che giunge a proposito, nella giornata in cui il presidente Patroni

Brindisi Report

Brindisi

Griffi compie 54 anni e si regala una affermazione che merita di essere ripresa perché apre sicuramente a rinnovati rapporti istituzionali e agevola la ripresa dell' iter burocratico, mirato a salvare il finanziamento di circa 10 milioni di euro e realizzare un progetto indispensabile per garantire gli ormeggi in sicurezza a Costa Morena.

Il Nautilus

Brindisi

Porto di Brindisi: obiettivi prioritari

Riceviamo e pubblichiamo, dall'ing. Roberto Serafino, alcune considerazioni sul porto di Brindisi. L'ing. Serafino è esperto del settore portuale, già docente universitario e membro del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

SCRITTO DA REDAZIONE



E' di buon auspicio il fatto che ultimamente vi siano stati numerosi interventi concernenti il porto di Brindisi, sperando che finalmente cominci a sollevarsi la fitta nebbia che da alcuni decenni lo avvolge. Possedendo un rudere inutilizzabile in una bella zona e volendo trasformarlo in una abitazione moderna, confortevole, magari smart, green, ad emissioni zero, etc., è ovvio che occorre innanzitutto un adeguato progetto elaborato da professionisti competenti. Per il porto di Brindisi l'equivalente progetto si chiama Nuovo Piano regolatore: partendo dal rudere attuale, ed in funzione delle esigenze moderne, della evoluzione delle navi, dei traffici, dei mercati e delle conseguenti opportunità, si deve riprogettare l'intero porto. Non è un compito semplice, ma nemmeno impossibile. Parlare oggi di bricole o altri argomenti simili è come parlare di un infisso o di un palo di sostegno per impedire la caduta di un solaio nel vecchio rudere, che comunque rimarrà tale. Ho già ricostruito la storia del piano regolatore attualmente in vigore, delle caratteristiche essenziali del nuovo piano, del perché per oltre 25 anni non si è voluto neppure ipotizzare un nuovo piano regolatore di cui era sempre più marcata l'esigenza (si vedano i miei articoli del 20 febbraio 2019 e del 14 gennaio 2020); ma vi sono alcuni ulteriori aspetti a cui bisogna prestare la massima attenzione. L'avvento delle Autorità di Sistema e l'introduzione del piano strategico, in particolare nelle Autorità di Sistema dove i porti importanti sono 2 o più, hanno di fatto reso impossibile l'approvazione sia di nuovi piani regolatori sia di nuove varianti. Taranto si salva perché all'inizio del 2010 il Commissario Giuffrè aveva presentato in Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il nuovo piano regolatore, poi adeguatamente modificato, ma anche perché nell'Autorità di Sistema vi è solo il porto di Taranto. Non a caso, con una procedura estremamente semplice, ma con una precisa volontà politica, il porto di Messina è stato scorporato dal porto di Catania. Il porto di Brindisi sta diventando un peso morto anche per Bari, perché è ipotizzabile che su Brindisi i costi di gestione superino ampiamente le entrate, specie quando sarà concluso il traffico del carbone. È ormai evidente che, se si vuole veramente la rinascita del porto, si devono ottenere in primis i seguenti obiettivi: 1) lo scorporo del porto; 2) la nomina di un commissario con il compito principale di redigere il nuovo piano regolatore. Solo così Brindisi potrà concretizzare le enormi potenzialità tuttora presenti e che si prospettano, senza perdere ulteriore tempo e senza sprecare risorse ed energie in rattoppi inutili. Ing. Roberto Serafino

La Gazzetta del Mezzogiorno

Taranto

Taranto, la stazione di Mar Grande Il Cipe stanzia 79 milioni di euro


PUGLIA E BASILICATA | 7

METALMECCANICA
INDUSTRIA PUGLIESE AL BIVIO

RICONVERSIONE E INNOVAZIONE

Industria auto in crisi oggi vertice sulla Cnh

Rischia lo stabilimento di Lecce. Fiom: non bastano le rottamazioni

Tragedia lucana a Porticì ammazza lei e si uccide

Innovapuglia ok al bilancio 60 stabilizzati

Trasporti, bilancio ok per i sindacati sull'intermodalità

Il Cipe ha deliberato ieri lo stanziamento di 79 dei 203 milioni di euro previsti dal programma di ammodernamento della Stazione Navale Mar Grande di Taranto, per renderla idonea ad ospitare le navi di ultima generazione della Marina Militare. Lo fa sapere la Difesa. Questo passaggio consentirà la cessione da parte della Marina Militare della Banchina Torpediniere in Mar Piccolo all' Autorità di sistema portuale Mar Ionio, che sarà convertita in porto turistico, con recupero e adeguamento delle strutture esistenti per la completa fruizione da parte della cittadinanza e ricucitura urbana con la città vecchia. Soddisfatto il ministro della Difesa, Lorenzo Guerini, che ha parlato di «un' operazione importante portata avanti con tenacia da parte di tutti gli attori coinvolti. Restituiamo ai cittadini di Taranto la bellezza della Città dei due Mari, continuando a garantire l' operati vità della Marina Militare». «Il ruolo della Difesa - ha aggiunto - emerge anche nello sviluppo del territorio, questo risultato lo dimostra, e consentirà di portare avanti una progettualità strategica per la Marina Militare e per la città di Taranto. Ringrazio il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, il ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano, il sottosegretario alla Presidenza, senatore Turco, per il sostegno e la tenacia con cui hanno portato avanti questo progetto,che testimonia l' impegno da parte del Governo verso la città di Taranto».

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

LAVORI DI AMMODERNAMENTO

Dal Cipe 79 milioni per la stazione navale

La Marina cede la Banchina Torpediniere all' Autorità portuale


ECONOMIA
LAVORI DI AMMODERNAMENTO
L'OMMEGGIO PER LE NUOVE NAVI
Dal Cipe 79 milioni per la stazione navale
La Marina cede la Banchina Torpediniere all'Autorità portuale
«Riuso acque reflue per ex Ilva, Turco è l'unico che si batte per il progetto»
Provincia e sindacati firmano protocollo «Mai più sfruttamento nei call center»

Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (Cipe), ha deliberato ieri lo stanziamento di 79 dei 203 milioni previsti dal programma di ammodernamento della Stazione Navale Mar Grande di Taranto, per renderla idonea ad ospitare le navi di ultima generazione della Marina Militare. Prima tra tutte, il «Trieste» la nuova nave anfibia multi ruolo che, con un dislocamento a pieno carico di circa 33.000 tonnellate e una lunghezza, fuori tutto, di circa 245 metri, detiene a giusta ragione il titolo di nave più grande della flotta. L' atteso passaggio del Cipe, ora, consentirà la cessione da parte della Marina Militare della Banchina Torpediniere in Mar Piccolo all' Autorità di sistema portuale Mar Ionio. Nei progetti già «in itinere» la stessa Banchina sarà convertita in porto turistico, con recupero e adeguamento delle strutture esistenti per la completa fruizione da parte della cittadinanza e ricucitura urbana con la città vecchia. La banchina della stazione torpediniere sarà usata dall' Autorità Portuale per realizzare approdi turistici e croceristici ma potrebbe anche essere la sede del grande acquario che il Governo intende realizzare a Taranto entro il 2026, data di svolgimento dei Giochi del Mediterraneo, investendo 50 milioni di euro. Una delle altre sedi possibili è proprio in area portuale, nelle vicinanze del costruendo terminal passeggeri, una scelta sarà adottata nei prossimi giorni, dopo una serie di sopralluoghi e verifiche tecniche. Soddisfatto il Ministro della Difesa Lorenzo Guerini. «Un' operazione importante portata avanti con tenacia da parte di tutti gli attori coinvolti», ha detto il titolare del dicastero di via XX Settembre. «Restituiamo ai cittadini di Taranto - ha detto Guerini -, la bellezza della Città dei due Mari, continuando a garantire l' operatività della Marina Militare». La delibera arriva a pochi giorni dall' ultimo Tavolo del Cis per Taranto (Contratto istituzionale di sviluppo), che si è svolto con sotto il coordinamento del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Senatore Mario Turco. La nuova destinazione d' uso della Banchina Torpediniere assicurerà alla città di Taranto un ritorno economico nell' ambito del comparto turistico, commerciale e paesaggistico, così come le nuove infrastrutture portuali della Stazione Navale Mar Grande rappresentano un volano per il tessuto socio economico tanto per la città quanto per il Sistema Paese. «Il ruolo della Difesa - ha detto ancora il ministro -, emerge anche nello sviluppo del territorio, questo risultato lo dimostra, e consentirà di portare avanti una progettualità strategica per la Marina Militare e per la città di Taranto. Ringrazio il Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, il Ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano, il Sottosegretario alla Presidenza, Senatore Turco, per il sostegno e la tenacia con cui hanno portato avanti questo progetto, che testimonia l' impegno da parte del Governo verso la città di Taranto», ha concluso Guerini. Entrando nel dettaglio del finanziamento, l' intervento complessivo è di 203 milioni di euro, di cui 191 per l' ammodernamento della Base Navale e 11,6 milioni per la riqualificazione dell' Area Chiapparo. «L' investi mento nella sua complessità produrrà sull' economia locale effetti diretti e indotti nonché un aumento dell' occupazione per tutta la durata dei lavori», ha spiegato il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Mario Turco, che ringrazia per il sostegno e per la proficua collaborazione al progetto il Ministro della Difesa, Lorenzo Guerini e il Ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano. «Andremo a realizzare una importante infrastruttura portuale adeguata alle necessità d' ormeggio delle nuove Unità Navali Maggiori ed in genere ai nuovi bisogni operativi della Marina Militare. Nello specifico

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

- spiega Turco - si tratta di interventi, funzionalmente autonomi, relativi all' ampliamen to del molo Rotundi e alla riqualificazione dell' area Chiapparo, ma che fanno parte di un progetto più ampio che riguarda la riallocazione presso la Stazione Navale in Mar Grande delle esistenti funzioni della Marina Militare presso l' ex Stazione Torpediniere nel Mar Piccolo. Questo consentirà di liberare la cessione di quest' ultima area all' Autorità Portua le». «Nell' ambito delle attività del Tavolo istituzionale Permanente associato al CIS - aggiunge il Sottosegretario - era emersa, infatti, l' esigenza di portare a termine questo fondamentale investimento per riqualificare la città di Taranto. L' approvazione del progetto al Cipe (un tassello del più ampio "Cantiere Taranto") è l' ennesima dimostrazione - ha concluso il Sottosegretario -, di come questo Governo punti ad una complessiva riconversione economica e sociale dell' area jonica».

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Ampliamento Stazione navale, ok dal Cipe


Le crisi del comparto

Taranto cronaca

«Produzione rallentata» Leonardo chiude ad agosto

Ampliamento Stazione navale, ok dal Cipe

Yilport, altre due navi in arrivo e presto pronte le gru mobili

Una importane novità arriva dalla riunione del Cipe che si è tenuta ieri a Roma. A darne notizia è il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, senatore Mario Turco. Nella seduta di ieri del Cipe, presieduta dal Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, è stato approvato il progetto di ampliamento della Stazione Navale Mar Grande. L' intervento complessivo è di 203 milioni di euro, di cui 191 per l' ammodernamento della Base Navale e 11, 6 milioni per la riqualificazione dell' Area Chiapparo. I primi 79 milioni, si tratta del primo lotto, sono a valere sulla programmazione residua Fsc 2014-2020. L' investimento nella sua complessità produrrà sull' economia locale effetti diretti e indotti nonché un aumento dell' occupazione per tutta la durata dei lavori. Ad annunciarlo è stato appunto il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Mario Turco, che ringrazia per il sostegno e per la proficua collaborazione al progetto il Ministro della Difesa, Lorenzo Guerini e il Ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano. «Andremo a realizzare una importante infrastruttura portuale adeguata alle necessità d' ormeggio delle nuove Unità Navali Maggiori ed in genere ai nuovi bisogni operativi della Marina Militare. Nello specifico - spiega Turco - si tratta di interventi, funzionalmente autonomi, relativi all' ampliamento del molo Rotundi e alla riqualificazione dell' area Chiapparo, ma che fanno parte di un progetto più ampio che riguarda la riallocazione presso la Stazione Navale in Mar Grande (SNMG) delle esistenti funzioni della Marina Militare presso l' ex Stazione Torpediniere nel Mar Piccolo. Questo consentirà di liberare la cessione di quest' ultima area all' Autorita Portuale per un progetto di valorizzazione ai fini turistici, commerciali e culturali, con la realizzazione di un Acquario green e molo di ormeggio croceristico». «Nell' ambito delle attività del Tavolo istituzionale Permanente associato al Cis - aggiunge il sottosegretario - era emersa, infatti, l' esigenza di portare a termine questo fondamentale investimento per riqualificare la città di Taranto. L' approvazione del progetto al Cipe (un tassello del più ampio Cantiere Taranto) è l' ennesima dimostrazione di come questo Governo punti ad una complessiva riconversione economica e sociale dell' area jonica». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Un' altra nave arriverà oggi al Porto di Taranto.


Le crisi del comparto

Taranto cronaca

«Produzione rallentata» Leonardo chiude ad agosto

Ampliamento Stazione navale, ok dal Cipe

Yilport, altre due navi in arrivo e presto pronte le gru mobili

Un' altra nave arriverà oggi al Porto di Taranto. Si tratta di una nave del servizio feeder intramediterraneo che è partito lo scorso 12 luglio. Venerdì prossimo ne arriverà un' altra sempre dello stesso servizio che parte dai porti della Turchia per fare scalo a Taranto, a Malta, dirigersi in Tunisia e poi fare il percorso di ritorno. «Come società San Cataldo Container Terminal abbiamo rimesso in movimento da appena un mese, dopo cinque anni di inattività e di stasi, il terminal del porto di Taranto e il lavoro sta andando bene». Così Raffaella Del Prete, general manager della San Cataldo Container Terminal, società che fa capo al gruppo turco Yilport che un anno fa ha sottoscritto con l' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio la concessione per l' uso della banchina e delle aree retrostanti. Tre sono le navi feeder che Yilport e Cma Cgm (partecipata da Yilport) hanno messo su questo nuovo servizio. Lo scalo a Malta serve ad agganciare rotte internazionali. «Il volume di container movimentati sta pian piano crescendo - sostiene Del Prete - sia come carico che come scarico. Certo, non sono grandi numeri, ma siamo solo all' inizio e notiamo che cresce la quota destinata alle esportazioni. Questo è un segno positivo. Come società abbiamo anche incontrato Confindustria Taranto e altre associazioni delle imprese e riscontriamo che c' è molto interesse verso la ripartenza del terminal container e le prospettive che tutto questo potrà determinare». Del Prete aggiunge infine che la società concessionaria «sta per attivare le gru mobili per la movimentazione dei container. Sinora - afferma - abbiamo usato le gru che sono a bordo delle navi feeder ma quelle mobili permettono una migliore operatività. Ne abbiamo già una e ne metteremo in funzione una seconda. Questo in attesa di avere la funzionalità delle gru di banchina sulle quali è in corso un intervento di ripristino e di manutenzione, visto che anch' esse erano ferme da cinque anni. Le gru di banchina stimiamo che possano entrare in funzione in autunno», conclude Del Prete.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ship Mag

Taranto

Circle fornirà Milos al terminal Scct di Taranto

Genova - CIRCLE Group fornirà Milos a San Cataldo Container Terminal (SCCT), controllato da Yilport Holding AS e attivo nel Porto di Taranto. ' Il nostro obiettivo era rendere i processi operativi più moderni ed efficienti sfruttando le opportunità connesse alla digitalizzazione e all' interoperabilità. La nostra preferenza è quindi ricaduta su Circle quale partner di eccellenza' ha spiegato Raffaella Del Prete, General Manager di San Cataldo Container Terminal . 'Supportare SCCT Yilport nelle attività di start-up del terminal è un grande onore per noi. Al momento siamo focalizzati soprattutto sugli aspetti di cooperazione e interoperabilità con la Port Community e sui processi doganali; si tratta del primo importante risultato di una partnership che prevede una strategia complessiva a più step per trasformare in vantaggi competitivi le opportunità presenti nel Porto di Taranto' ha commentato Luca Abatello, CEO e Presidente di CIRCLE Group.


Circle fornirà Milos al terminal Scct di Taranto

Genova - **CIRCLE Group** fornirà Milos a San Cataldo Container Terminal (SCCT), controllato da Yilport Holding AS e attivo nel Porto di Taranto.

"Il nostro obiettivo era rendere i processi operativi più moderni ed efficienti sfruttando le opportunità connesse alla digitalizzazione e all'interoperabilità. La nostra preferenza è quindi ricaduta su Circle quale partner di eccellenza" ha spiegato **Raffaella Del Prete, General Manager di San Cataldo Container Terminal.**

"Supportare SCCT Yilport nelle attività di start-up del terminal è un grande onore per noi. Al momento siamo focalizzati soprattutto sugli aspetti di cooperazione e interoperabilità con la Port Community e sui processi doganali; si tratta del primo importante risultato di una partnership che prevede una strategia complessiva a più step per trasformare in vantaggi competitivi le opportunità presenti nel Porto di Taranto" ha

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

Shipping Italy

Taranto

San Cataldo Container Terminal si è affidato a Milos



San Cataldo Container Terminal, l'infrastruttura del porto di Taranto gestita dal gruppo turco Yilport, sfrutterà la piattaforma Milos dotandosi dei moduli eCustoms services, Customs Registers e del connettore con il Terminal Operating System. Lo ha annunciato Circle, gruppo specializzato nell' analisi e nello sviluppo di soluzioni per l' automazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale. "In virtù della sua profonda esperienza in materia di interoperabilità tra terminal e i diversi attori della port community, nonché del suo know-how che la vede oggi con le proprie soluzioni informatiche presente nei principali porti italiani quali Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Salerno, Ravenna, Venezia e Trieste, Circle fornirà a Scct i moduli eCustoms services e Customs Registers. Ciò assicurerà una piena integrazione con AIDA, la piattaforma informatica dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, soddisfando così l' esigenza di gestire in maniera digitale i registri doganali" si legge in una nota. 'Il nostro obiettivo era rendere i processi operativi più moderni ed efficienti sfruttando le opportunità connesse alla digitalizzazione e all' interoperabilità. La nostra preferenza è quindi ricaduta su Circle quale partner di eccellenza' ha dichiarato Raffaella Del Prete, general manager di San Cataldo Container Terminal. 'Al momento siamo focalizzati soprattutto sugli aspetti di cooperazione e interoperabilità con la port community e sui processi doganali; si tratta del primo importante risultato di una partnership che prevede una strategia complessiva a più step per trasformare in vantaggi competitivi le opportunità presenti nel Porto di Taranto' ha commentato Luca Abatello, amministratore delegato e presidente di Circle Group.

FerPress

Taranto

CIRCLE Group: anche San Cataldo Container Terminal sfrutterà tutti i vantaggi della piattaforma Milos®



(FERPRESS) - Roma, 28 LUG - CIRCLE Group, specializzato nell' analisi e nello sviluppo di soluzioni per l' automazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale guidato da Circle S.p.A., quotata sul mercato AIM Italia organizzato e gestito da Borsa Italiana, fornirà Milos® a San Cataldo Container Terminal ("SCCT"), controllato da Yilport Holding AS e attivo nel Porto di Taranto. In virtù della sua profonda esperienza in materia di interoperabilità tra terminal e i diversi attori della Port Community, nonché del suo know-how che la vede oggi con le proprie soluzioni informatiche presente nei principali porti italiani quali Genova, Savona, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Salerno, Ravenna, Venezia e Trieste, Circle fornirà a SCCT i moduli eCustoms services e Customs Registers. Ciò assicurerà una piena integrazione con AIDA, la piattaforma informatica dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, soddisfando così l' esigenza di gestire in maniera digitale i registri doganali. Inoltre, il connettore Milos® TOS consentirà di condividere automaticamente i flussi digitali con il Terminal Operating System (TOS) utilizzato da SCCT, in modo da garantire la gestione, l' aggiornamento in tempo reale e il monitoraggio dei dati attraverso un' interfaccia di facile utilizzo. Tali risultati sono stati resi possibili anche grazie alla collaborazione con Nord Ovest S.p.A., società che fornisce al mercato soluzioni globali per il commercio internazionale e che, attraverso l' agente doganale Davide Battaglia, è stata parte del processo autorizzativo della temporanea custodia e del deposito doganale. "Il nostro obiettivo era rendere i processi operativi più moderni ed efficienti sfruttando le opportunità connesse alla digitalizzazione e all' interoperabilità. La nostra preferenza è quindi ricaduta su Circle quale partner di eccellenza" ha dichiarato Raffaella Del Prete, General Manager di San Cataldo Container Terminal. "Supportare SCCT Yilport nelle attività di start-up del terminal è un grande onore per noi. Al momento siamo focalizzati soprattutto sugli aspetti di cooperazione e interoperabilità con la Port Community e sui processi doganali; si tratta del primo importante risultato di una partnership che prevede una strategia complessiva a più step per trasformare in vantaggi competitivi le opportunità presenti nel Porto di Taranto" ha commentato Luca Abatello, CEO e Presidente di CIRCLE Group.

Msn

Taranto

Marina militare di Taranto, via libera al progetto di ampliamento



Via libera del Cipe, il 28 luglio, al progetto di ampliamento della base navale di Taranto della Marina Militare. Quello approvato dal Comitato interministeriale della programmazione economica presieduto dal premier Giuseppe Conte, è un intervento per complessivi 203 milioni di euro.Tutto il progetto è diviso in due tranche: 191 milioni per ampliare la base, che ha sede in località Chiapparo, alle porte di Taranto, e altri 11,6 milioni per riqualificare la stessa area Chiapparo. In questa prima fase, però, viene attivato solo un finanziamento parziale di 79 milioni, presi dal Fondo Sviluppo e Coesione della programmazione 2014-2020.Risorse che serviranno all' intervento sul primo lotto funzionale, il molo Rotundi, e a progettare e realizzare la riqualificazione dell' area Chiapparo. I 79 milioni sono spalmati in un quinquennio. Si parte nel 2021 con 2,82 milioni, quindi, a seguire, 8,5 nel 2022, 20,7 nel 2023, 23,6 nel 2024 e altrettanti nel 2025. «Permettere l' attracco delle unità navali maggiori e rispondere alle nuove esigenze della Marina Militare»: ecco l' obiettivo del progetto che ha ricevuto l' ok dei ministri della Difesa, Lorenzo Guerini, e del Sud, Giuseppe Provenzano.La base ampliata consentirà l' ormeggio di 19 navi con i relativi equipaggi. Per la Marina Militare, in questo modo Taranto si conferma nel ruolo di base navale principale, che «risulta essere un volano economico per il comparto navale e meccanico in considerazione dei volumi finanziari dedicati dalla Difesa per le manutenzioni ordinarie e straordinarie nonché dei servizi associati».Marina Militare ha presentato il progetto di ampliamento della base al Tavolo istituzionale del Contratto di sviluppo per l' area di Taranto. In quella sede si è profilato (e si sta continuando a lavorare su questa impostazione) un vero e proprio scambio. La Marina cede a Taranto, nello specifico all' Autorità portuale, la banchina Torpediniere in Mar Piccolo (già base navale, ora usata in parte) e in cambio ottiene l' ampliamento dell' infrastruttura di Mar Grande, inaugurata nel 2004 (lavori partiti nel 1989) su un' area di circa 60 ettari, dove oggi sono ormeggiate tutte le navi della flotta a partire dalle portaerei Garibaldi e Cavour. Per il sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega alla programmazione economica, Mario Turco, coordinatore del Tavolo Cis Taranto, la cessione della banchina Torpediniere «consentirà di liberare quest' ultima area per l' Autorità portuale per un progetto di valorizzazione ai fini turistici, commerciali e culturali con la realizzazione di un Acquario green e moli di ormeggio croceristico». «Al Tavolo istituzionale permanente associato al Contratto istituzionale di sviluppo - aggiunge Turco - era infatti emersa l' esigenza di portare a termine questo fondamentale investimento per riqualificare la città di Taranto. E l' approvazione del progetto al Cipe è un tassello del più ampio Cantiere Taranto».«Oltre ad essere sede di un Aquario che avrà finalità di studio e ricerca e non solo di attrattore turistico - dichiara il presidente dell' Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete -, la banchina Torpediniere sarà approdo turistico per imbarcazioni e yacht e per navi da crociera di piccola dimensione. Uno studio di fattibilità stima in 35-40 milioni il costo di ristrutturazione della banchina cui vanno aggiunti un altro paio di milioni per la ricollocazione di alcune funzioni della Marina. Per entrare in possesso della banchina, attendiamo di firmare l' accordo con la Marina con il placet dei ministeri intereressati». Non c' è ancora una previsione sulla conclusione dei lavori, ma l' obiettivo è terminarli entro il 2026, anno in cui Taranto ospiterà la ventesima edizione dei Giochi del Mediterraneo. Video: Alitalia con 70 aerei, Governo assicura zero esuberi (Ansa)

ilsole24ore.com

Taranto

Marina militare di Taranto, via libera al progetto di ampliamento


Marina militare di Taranto, via libera al progetto di ampliamento

Il progetto è diviso in due tranche: 191 milioni per ampliare la base, che ha sede in località Chiapparo e altri 11,6 milioni per riqualificare la stessa area di Domenico Palmiotti (IMAGOECONOMICA) Il progetto è diviso in due tranche: 191 milioni per ampliare la base, che ha sede in località Chiapparo e altri 11,6 milioni per riqualificare la stessa area 3' di lettura Via libera del Cipe, il 28 luglio, al progetto di ampliamento della base navale di Taranto della Marina Militare. Quello approvato dal Comitato interministeriale della programmazione economica presieduto dal premier Giuseppe Conte, è un intervento per complessivi 203 milioni di euro. Tutto il progetto è diviso in due tranche: 191 milioni per ampliare la base, che ha sede in località Chiapparo, alle porte di Taranto, e altri 11,6 milioni per riqualificare la stessa area Chiapparo. In questa prima fase, però, viene attivato solo un finanziamento parziale di 79 milioni, presi dal Fondo Sviluppo e Coesione della programmazione 2014-2020. Risorse che serviranno all' intervento sul primo lotto funzionale, il molo Rotundi, e a progettare e realizzare la riqualificazione dell' area Chiapparo. I 79 milioni sono spalmati in un quinquennio. Si parte nel 2021 con 2,82 milioni, quindi, a seguire, 8,5 nel 2022, 20,7 nel 2023, 23,6 nel 2024 e altrettanti nel 2025. «Permettere l' attracco delle unità navali maggiori e rispondere alle nuove esigenze della Marina Militare»: ecco l' obiettivo del progetto che ha ricevuto l' ok dei ministri della Difesa, Lorenzo Guerini, e del Sud, Giuseppe Provenzano. La base ampliata consentirà l' ormeggio di 19 navi con i relativi equipaggi. Per la Marina Militare, in questo modo Taranto si conferma nel ruolo di base navale principale, che «risulta essere un volano economico per il comparto navale e meccanico in considerazione dei volumi finanziari dedicati dalla Difesa per le manutenzioni ordinarie e straordinarie nonché dei servizi associati». Marina Militare ha presentato il progetto di ampliamento della base al Tavolo istituzionale del Contratto di sviluppo per l' area di Taranto. In quella sede si è profilato (e si sta continuando a lavorare su questa impostazione) un vero e proprio scambio. La Marina cede a Taranto, nello specifico all' Autorità portuale, la banchina Torpediniere in Mar Piccolo (già base navale, ora usata in parte) e in cambio ottiene l' ampliamento dell' infrastruttura di Mar Grande, inaugurata nel 2004 (lavori partiti nel 1989) su un' area di circa 60 ettari, dove oggi sono ormeggiate tutte le navi della flotta a partire dalle portaerei Garibaldi e Cavour. Per il sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega alla programmazione economica, Mario Turco, coordinatore del Tavolo Cis Taranto, la cessione della banchina Torpediniere «consentirà di liberare quest' ultima area per l' Autorità portuale per un progetto di valorizzazione ai fini turistici, commerciali e culturali con la realizzazione di un Acquario green e moli di ormeggio croceristico». «Al Tavolo istituzionale permanente associato al Contratto istituzionale di sviluppo - aggiunge Turco - era infatti emersa l' esigenza di portare a termine questo fondamentale investimento per riqualificare la città di Taranto. E l' approvazione del progetto al Cipe è un tassello del più ampio Cantiere Taranto».

L'Agone

Taranto

Le bonifiche "invisibili" di Taranto: spesi 60 milioni in studi e progetti, ma per la città non sono serviti. "Abbiamo bisogno di tempo"


L'Agone IL GIORNALE DELLA TUSCIA ROMANA

LE BONIFICHE "INVISIBILI" DI TARANTO: SPESI 60 MILIONI IN STUDI E PROGETTI, MA PER LA CITTÀ NON SONO SERVITI. "ABBIAMO BISOGNO DI TEMPO"

Una stagione incerta

CLICCA QUI

CORONAVIRUS

luglio 28

"Il gip Patrizia Todisco ha firmato il provvedimento di sequestro (senza facoltà d' uso) degli impianti dell' area a caldo dell' Ilva di Taranto e misure cautelari per alcuni indagati nell' inchiesta per disastro ambientale a carico dei vertici Ilva". Alle ore 14.14 del 26 luglio 2012 , l' Ansa conferma quanto è nell' aria da giorni, con i blocchi degli operai lungo la statale Appia e nel cuore di Taranto. Iniziano 8 anni di promesse evaporate , escamotage giuridici, licenziamenti. Otto anni di piani di rilancio mancati e svolte ambientaliste lasciate in un cassetto, otto anni persi al termine dei quali la più grande acciaieria d' Europa , cuore pulsante della siderurgia italiana e "mostro" tentacolare in grado di soffocare una città, è agonizzante . Questa è la storia di un' occasione persa , insieme a migliaia di posti di lavoro sfumati e decine di vite spezzate. La storia di un' opportunità andata in fumo , dispersa come "minerale" nel vento. (a cura di f.c. e a.t.) Da un lato una visione, un progetto, un' idea. Dall' altra la realtà, crudele e quotidiana. Il dilemma della bonifica di Taranto dopo il presunto disastro ambientale causato dai veleni dell' Ilva è tutta qui. Da un lato Vera Corbelli , la commissaria straordinaria per le bonifiche nominata dal governo di Matteo Renzi nell' estate 2014 e confermata dal primo governo Conte nell' estate scorsa, dall' altra gli operai e gli abitanti del capoluogo jonico, dilaniato dal dilemma salute-lavoro . In cinque anni dalla sua nomina, Vera Corbelli ha speso oltre 60 milioni di euro , ma per i tarantini quelle bonifiche sono ferme, non si sono mai viste. Esiste un gap tra l' immenso studio fatto dal commissario e la percezione dei cittadini: un divario apparentemente ciclopico che è spiegabile solo attraverso la conoscenza approfondita delle parti in gioco. Su un estremo c' è la geologa calabrese Corbelli: donna di scienza, di studi, di progetti. Su quello opposto una città esasperata , disillusa e indolente, con il vizio di innalzare o seppellire chiunque si avvicini al suo dramma. "Potevo semplicemente bonificare i siti indicati dal ministero con interventi veloci e mirati, ma non avremmo risolto gli atavici problemi di Taranto: ho scelto di studiare in modo multidisciplinare i danni causati dall' inquinamento per trovare soluzioni efficaci e garantire al territorio la possibilità di produrre anticorpi che possano domani evitare il ritorno a queste drammatiche condizioni". Nel suo piccolo ufficio al quinto piano della Prefettura di Taranto , Vera Corbelli per la prima volta spiega in modo dettagliato il suo lavoro. Per due ore parla in modo appassionato ed estremamente tecnico: falde , campionamenti, studi , caratterizzazioni, capping , barrieramenti. Ed è qui che emerge il principale limite di questa vicenda: bonificare Taranto non è cosa semplice, anzi. Il territorio ionico non è stato violentato solo dalle emissioni dell' acciaieria. Ci sono i danni creati in Mar Piccolo dalla Marina militare che qui ha la principale base navale del sud Italia. E poi ancora i danni creati nelle terre della provincia dai privati che hanno interrato tonnellate di rifiuti pericolosi arrivati fino alla falda acquifera. C' è la cosiddetta "bomba Cemerad" : un capannone tra Taranto e il piccolo comune di Statte in cui sono conservati centinaia di fusti radioattivi . Serve tempo, insomma. Tanto tempo. Ma nell' era dei social non basta studiare e avviare i progetti , bisogna saper raccontare i passi compiuti. Soprattutto a Taranto. "Ma cosa devo raccontare? - chiede quasi sorpresa Corbelli - Io sono una scienziata se non ho una validazione di dati io non posso diffonderli. E poi mi creda, tutte le volte che sono stata invitata a qualche convegno o a qualche incontro pubblico, ho cercato di spiegare anche ai giornalisti presenti quello che stiamo facendo. Ma non basta un' intervista di pochi minuti per descrivere tutto. È troppo grande, troppo complesso". Già, non basta.

Nemmeno quegli interventi sono sufficienti. E per i tarantini quelle manifestazioni diventano passerelle . Le verità svelate dalle inchieste giudiziarie

L'Agone

Taranto

hanno esasperato gli animi e amplificato i pregiudizi : lo Stato , qui, è percepito a prescindere quasi come un complice del disastro. "Taranto - spiega Corbelli - è come un corpo attaccato da batteri : è necessario lavorare non sugli effetti , ma sulle cause affinché in futuro il problema non si ripresenti". La scienziata campana non vuole semplicemente sanare i danni, vorrebbe affrontare tutto il "problema Taranto". Ha coinvolto università e Politecnico , contattato centri di ricerca provenienti da diversi Paesi. Lo Svimez lo ha ritenuto un modello facendo di Taranto un caso unico in Italia e nel mondo. Corbelli ha firmato decine e decine di protocolli di intesa con gli enti pubblici e sostenuto una serie di progetti distribuendo fiumi di denaro. Tra il 2017 e il 2018 , per fare qualche esempio, sono stati trasferiti all' Autorità Portuale di Taranto ben 18 milioni di euro . Altri 2 milioni di euro sono finiti nelle casse del Comune ionico. E poi oltre 700mila euro all' Università di Bari , altri 660mila euro al Politecnico. Complessivamente le risorse a disposizione del commissario ammontano a 214 milioni di euro di cui il 99% è già stata impegnato. Le risorse già trasferite sono ben 138 milioni di euro e quelle già liquidate superano di poco i 64 milioni di euro . Insomma tanti soldi che, però, agli occhi dei tarantini non sono serviti a nulla. Ma Vera Corbelli non ci sta. Elenca i principali interventi e spiega ogni dettaglio. "Per il Mar Piccolo in particolare è stata definita un' azione di sistema articolata in diverse azioni come gli interventi per la mitigazione degli impatti derivanti dagli scarichi , l' abbattimento delle fonti di contaminazione , la bonifica degli ordigni e residuati bellici , persino la tutela, il monitoraggio e la traslocazione di specie di interesse conservazionistico. Come i cavallucci marini che proprio a Taranto hanno trovato casa". Ma soprattutto dal Mar Piccolo sono già state recuperate montagne di rifiuti : oltre 86 tonnellate di autovetture , 156 tonnellate di rifiuti urbani indifferenziati e ben 197 tonnellate di relitti metallici , eliche , cavi di acciaio e altro materiale. Ed è quest' ultima parte che spiega meglio di altre come l' inquinamento nelle acque ioniche non sia arrivato solo da Ilva, anzi: il principale indagato della vicenda sembra la Marina militare che con le sue basi navali è stato al centro di una feroce polemica nei mesi scorsi . Ora i lavori si stanno concentrando anche sul Mercato Ittico Galleggiante , intervento inizialmente non previsto nella bonifica: "Doveva risolversi tutto con una colata di cemento e invece - ribatte Corbelli - ho bloccato tutto : ho attivato una progettazione olistica che tenesse conto delle complessità". Presto saranno assegnati i lavori per la fase successiva e al progetto hanno aderito diverse università tra le più prestigiose al mondo. Ma soprattutto è dell' ex "Cemerad" che il commissario si vanta. La bomba ecologica che aveva portato a Statte, comune alle porte di Taranto, i fusti contenenti materiale radioattivo e poi sorgenti e filtri industriali che contenevano polveri provenienti dall' esplosione e dalla nube radioattiva di Chernobyl . Un' operazione che oggi è al 90% del suo completamento: "Il deposito oggi è in sicurezza e sono stati allontanati oltre 12mila fusti di circa 16.500. Completo è invece il progetto di bonifica delle scuole del quartiere Tamburi : il primo e unico progetto definito, però, ha il sapore della beffa . Poco dopo la consegna degli edifici, la procura di Lecce sequestrò le adiacenti collinette ecologiche : costruite negli anni '70 per proteggere il rione a ridosso dell' Ilva, erano state realizzate con materiali di produzione ritenuti nocivi per la salute. Le scuole furono chiuse per ordinanza del sindaco Rinaldo Melucci e riaperte solo quando le autorità sanitarie garantirono per la salute degli alunni. Poi è arrivato il Covid e le scuole hanno nuovamente chiuso i battenti. Insomma a distanza di anni ci sono studi in corso e progetti che sulla carta sarebbero in grado di risolvere atavici problemi di un territorio disperato. Ma ai tarantini tutto questo non basta: sono parole e passerelle. E gli studi, come i protocolli di intesa avallati dalle istituzioni locali con i Riva negli anni scorsi, sono carte vuote . Uno scontro difficile da sanare. Impossibile, forse (Il Fatto Quotidiano)

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Lavoratori licenziati nell' Agenzia? Il ministero apre a una soluzione


Tirrenica

Disordini alla tendopoli, 9 indagati

I presunti responsabili, tutti migranti, erano stati già allontanati dal Comune. Il sito verso la chiusura ma i "Medici per i diritti umani" chiedono garanzie

Capitaneria in soccorso di 4 bagnanti su un pedalò

Lavoratori licenziati nell'Agenzia? Il ministero apre a una soluzione

Cimitero, ok in giunta a 184 nuovi posti

Dissequestro delle ditte Locatelli e Oliveri

Domenico LatinoGIOIA TAURO Apertura del Ministero delle Infrastrutture alle istanze dell' Autorità portuale di Gioia Tauro per trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle aziende ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nella Gioia Tauro Port Agency. Lunedì pomeriggio si è svolto un tavolo tecnico, in video conferenza, alla presenza del vicecapo di Gabinetto del Mit, Maria Teresa Di Matteo e di Patrizia Scarchilli, dirigente ministeriale; del commissario dell' Authority gioiese, Andrea Agostinelli; del segretario generale Pietro Preziosi; dell' avv. Simona Scarcella, responsabile dell' Ufficio Legale dell' ente e dell' amministratore unico della Port Agency, Cinzia Nava. Nel corso dell' incontro, a cui hanno preso parte anche i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, i responsabili del Mit hanno posto l' attenzione sulle problematiche di carattere, principalmente, giuridico-legale che dovranno essere vagliate con la massima attenzione per trovare le condizioni normative all' assorbimento nella Port Agency degli ex lavoratori portuali. Dal canto suo, il commissario straordinario Andrea Agostinelli, nel manifestare l' importanza del provvedimento, ne ha sottolineato la specifica valenza sociale, soprattutto, in questa particolare fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal terminalista di procedere a successive assunzioni. L' incontro si è concluso con la decisione di dare mandato al settore legale dell' Autorità portuale affinché predisponga, in tempi brevi, uno schema normativo che possa consentire al Mit di valutare, nel dettaglio, l' effettiva fattibilità del provvedimento. Soddisfatto il senatore polistenese Giuseppe Auddino del M5S, membro della Commissione lavoro al Senato: «Il tavolo tecnico, chiesto più volte in questi mesi, -ha evidenziato - si è chiuso positivamente. Il ministero ha espresso piena disponibilità e volontà a trovare una soluzione. Adesso i tempi sono maturi per concretizzare il tutto. Come ho sempre sostenuto, tutti i lavoratori portuali in esubero devono essere tutelati, sia i lavoratori alle dipendenze delle imprese concessionarie che di quelle non concessionarie che forniscono servizi portuali al terminalista». Infine, l' avv. Sabina Pizzuto della Cgil fra le prime a dare l' input con una lettera inviata al ministero che, nel commentare la riunione interlocutoria, ha spiegato che, in realtà, le tipologie di lavoratori da inserire nella Port Agency sono tre: ai licenziati Automar e delle ditte esterne Sea Work, International Shipping e Universal Service, si aggiungono i famosi lavoratori del bacino All Service: «A nostro avviso - ha spiegato - anche loro hanno i requisiti previsti dall' Accordo quadro per entrare in Agenzia. È vero che lavoravano ai sensi dell' art. 16 e non 18 della L. 84/94 però in contratto d' appalto con il terminalista, perciò si tratta di un art. 18 dissimulato». Nei prossimi giornici sarà un nuovo verticeper definire il percorso.

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Mercoledì 29 luglio 2020 info@quotidianodelsud.it Il GIOIA T. Riunione sulla ricollocazione degli ex lavoratori nella Port Agency

Arrivano spiragli di luce dal Mit

Si prepara uno schema normativo per valutare la fattibilità del provvedimento


20 | Piana

GIOIA T. Riunione sulla ricollocazione degli ex lavoratori nella Port Agency

Arrivano spiragli di luce dal Mit

Si prepara uno schema normativo per valutare la fattibilità del provvedimento

GIOIA T. Flevone 12 sanzioni e salvone 4 persone su un pedalò

Mare Sicuro, controlli della Capitaneria

il futuro è Calabria

2021/2027 Scenari e modelli

29 luglio - ore 16.00

evento in diretta streaming su

www.regione.calabria.it

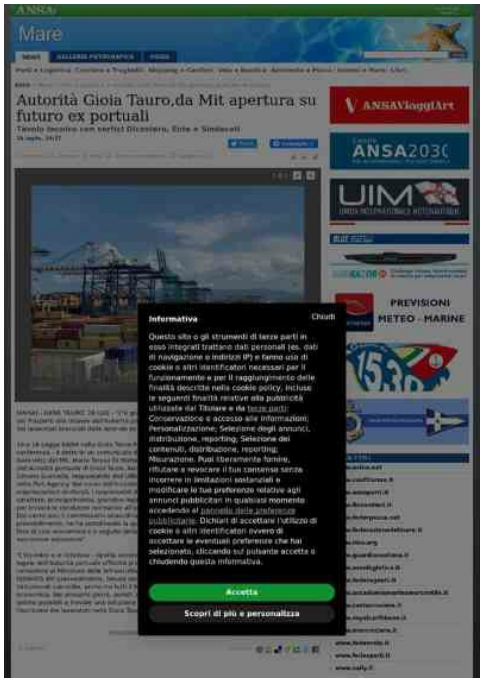
GIOIA TAURO -Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasposti ha aperto finalmente le porte alle istanze presentate dall' Autorità portuale di Gioia Tauro per trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle aziende ex articoli 16 e 18, legge 84/94, nella Gioia Tauro Port Agency. Nel pomeriggio di ieri per discutere e per trovare soluzioni adeguate inerenti la problematica, si è tenuto, in video conferenza, un tavolo tecnico, alla presenza del vicecapo di gabinetto del MIT Maria Teresa Di Matteo e di Patrizia Scar chilli, del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro Andrea Agostinelli, del segretario generale Pietro Prezio ni, di Simona Scarcella, responsabile dell' ufficio legale dell' Ente e di Cinzia Nava, amministratore unico della Port Agency, presenti anche i rappresentanti delle organizzazioni sindacali di categoria. Nel corso dell' incon tro i responsabili del MIT hanno posto l' attenzione sulle problematiche di carattere, principalmente, giuridico - legale che dovranno essere vagliate con la massima attenzione per trovare le condizioni normative all' as sorbimento nelle Port Agency degli ex lavoratori portuali. Il commissario Andrea Agostinelli, nel manife stare l' importanza del provvedimento, ha sottolineato la specifica valenza sociale, soprattutto in questo periodo particolare di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal termina lista di procedere a successive assunzioni. Al termine si è deciso di dare mandato al settore legale dell' Autorità portuale affinchè predisponga, in tempi brevi, uno schema normativo che possa consentire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di valutare, nel dettaglio, l' effettiva fattibilità del provvedimento, tenuto anche conto delle opportune verifiche di tutte le parti istituzionali coinvolte, pri mo tra tutti il Ministero delle Finanze, per la necessaria copertura economica. Tra qualche giorno, altresì, si terrà una nuova riunione tecnica per analizzare tutte le ipotesi possibili utili a trovare una soluzione all' istan za dell' Autorità portuale, che punta a garantire l' iscri zione dei lavoratori nella Gioia Tauro Port Agency, compresi, crediamo, i 13 lavoratori "Automar", in attesa da tempo di una risposta concreta e risolutiva. Riguardo l' incontro di ieri, è intervenuto il senatore calabrese del M5S Giuseppe Auddino, il quale, in una nota, ha asserito che è giusto estendere l' ingresso nella Gioia Tauro Port Agency a tutte le figure professionali operanti nel porto, «come ho sempre sostenuto - spiega il parlamentare di Polistena tutti i lavoratori portuali in esubero devono essere tutelati, sia i lavoratori alle dipendenze delle imprese concessionarie che di quelle non concessionarie che forniscono servizi portuali al terminalista. Nei giorni scorsi rinnovando il mio impegno affinchè tutte le figure professionali che da anni operano nel Porto abbiano idonea ed uguale tutela, avevo anticipato come il lavoro con il MIT fosse a buon punto, ed infatti il tavolo tecnico si è chiuso positivamente».

Ansa

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Autorità Gioia Tauro, dal Mit apertura sul futuro degli ex portuali

Tavolo tecnico con vertici Dicastero, Ente e Sindacati



(ANSA) - GIOIA TAURO, 28 LUG - "C' è grande apertura da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alle istanze dell' Autorità portuale di Gioia Tauro per trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle aziende ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nella Gioia Tauro Port Agency. Si è tenuto un tavolo tecnico, in video conferenza - è detto in un comunicato dell' Autorità Portuale - alla presenza del vicecapo di Gabinetto del Mit, Maria Teresa Di Matteo e di Patrizia Scarchilli, del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, del segretario generale Pietro Prezioni, di Simona Scarcella, responsabile dell' Ufficio legale dell' ente e di Cinzia Nava, amministratore unico della Port Agency. Nel corso dell' incontro, a cui hanno preso parte anche i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, i responsabili del Mit hanno posto l' attenzione sulle problematiche di carattere, principalmente, giuridico-legale che dovranno essere vagliate con la massima attenzione per trovare le condizioni normative all' assorbimento nelle Port Agency degli ex lavoratori portuali. Dal canto suo, il commissario straordinario Andrea Agostinelli, nel manifestare l' importanza del provvedimento, ne ha sottolineato la specifica valenza sociale, soprattutto, in questa particolare fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal Terminalista di procedere a successive assunzioni". "L' incontro si è concluso - riporta ancora il comunicato - con la decisione di dare mandato al Settore legale dell' Autorità portuale affinchè predisponga, in tempi brevi, uno schema normativo che possa consentire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di valutare, nel dettaglio, l' effettiva fattibilità del provvedimento, tenuto anche conto delle opportune verifiche di tutte le parti Istituzionali coinvolte, primo tra tutti il Ministero delle Finanze, per la necessaria copertura economica. Nei prossimi giorni, quindi, si terrà una nuova riunione tecnica per analizzare tutte le ipotesi possibili e trovare una soluzione all' istanza dell' Autorità portuale, che punta a garantire l' iscrizione dei lavoratori nella Gioia Tauro Port Agency". (ANSA).

FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro: incontro al MIT per soluzione a iscrizione lavoratori licenziati dalle aziende ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nella Port Agency



(FERPRESS) - Gioia Tauro, 28 LUG - Grande apertura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasposti alle istanze dell' Autorità portuale di Gioia Tauro per trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle aziende ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nella Gioia Tauro Port Agency. Nel pomeriggio si è tenuto un tavolo tecnico, in video conferenza, alla presenza del vicecapo di Gabinetto del MIT, dott.ssa Maria Teresa Di Matteo e della dott,ssa Patrizia Scarchilli, del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, del segretario generale Pietro Prezioni, dell' avv. Simona Scarcella, responsabile dell' Ufficio Legale dell' Ente e della dott.ssa Cinzia Nava, amministratore unico della Port Agency. Nel corso dell' incontro, a cui hanno preso parte anche i rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali, i responsabili del MIT hanno posto l' attenzione sulle problematiche di carattere, principalmente, giuridico-legale che dovranno essere vagliate con la massima attenzione per trovare le condizioni normative all' assorbimento nelle Port Agency degli ex lavoratori portuali. Dal canto suo, il commissario straordinario Andrea Agostinelli, nel manifestare l' importanza del provvedimento, ne ha sottolineato la specifica valenza sociale, soprattutto, in questa particolare fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal Terminalista di procedere a successive assunzioni. L' incontro si è concluso con la decisione di dare mandato al Settore Legale dell' Autorità portuale affinchè predisponga, in tempi brevi, uno schema normativo che possa consentire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di valutare, nel dettaglio, l' effettiva fattibilità del provvedimento, tenuto anche conto delle opportune verifiche di tutte le parti Istituzionali coinvolte, primo tra tutti il Ministero delle Finanze, per la necessaria copertura economica. Nei prossimi giorni, quindi, si terrà una nuova riunione tecnica per analizzare tutte le ipotesi possibili e trovare una soluzione all' istanza dell' Autorità portuale, che punta a garantire l' iscrizione dei lavoratori nella Gioia Tauro Port Agency.

giornaledicalabria.it

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Autorità Gioia Tauro, dal Mit apertura sul futuro degli ex portuali



GIOIA TAURO. "C' è grande apertura da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alle istanze dell' Autorità portuale di Gioia Tauro per trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle aziende ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nella Gioia Tauro Port Agency. Si è tenuto un tavolo tecnico, in video conferenza - è detto in un comunicato dell' Autorità Portuale - alla presenza del vicecapo di Gabinetto del Mit, Maria Teresa Di Matteo e di Patrizia Scarchilli, del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, del segretario generale Pietro Prezioni, di Simona Scarcella, responsabile dell' Ufficio legale dell' ente e di Cinzia Nava, amministratore unico della Port Agency. Nel corso dell' incontro, a cui hanno preso parte anche i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, i responsabili del Mit hanno posto l' attenzione sulle problematiche di carattere, principalmente, giuridico-legale che dovranno essere vagliate con la massima attenzione per trovare le condizioni normative all' assorbimento nelle Port Agency degli ex lavoratori portuali. Dal canto suo, il commissario straordinario Andrea Agostinelli, nel manifestare l' importanza del provvedimento, ne ha sottolineato la specifica valenza sociale, soprattutto, in questa particolare fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal Terminalista di procedere a successive assunzioni". "L' incontro si è concluso - riporta ancora il comunicato - con la decisione di dare mandato al Settore legale dell' Autorità portuale affinchè predisponga, in tempi brevi, uno schema normativo che possa consentire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di valutare, nel dettaglio, l' effettiva fattibilità del provvedimento, tenuto anche conto delle opportune verifiche di tutte le parti Istituzionali coinvolte, primo tra tutti il Ministero delle Finanze, per la necessaria copertura economica. Nei prossimi giorni, quindi, si terrà una nuova riunione tecnica per analizzare tutte le ipotesi possibili e trovare una soluzione all' istanza dell' Autorità portuale, che punta a garantire l' iscrizione dei lavoratori nella Gioia Tauro Port Agency". redazione@giornaledicalabria.it.

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Il Ministero apre alla svolta: i lavoratori licenziati verso l' iscrizione nella Gioia Tauro Port Agency?



Grande apertura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasposti alle istanze dell' Autorità portuale di Gioia Tauro per trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle aziende ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nella Gioia Tauro Port Agency. Nel pomeriggio di ieri si è tenuto un tavolo tecnico, in video conferenza, alla presenza del vicecapo di Gabinetto del MIT, dott.ssa Maria Teresa Di Matteo e della dott,ssa Patrizia Scarchilli, del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, del segretario generale Pietro Prezioni, dell' avv. Simona Scarcella, responsabile dell' Ufficio Legale dell' Ente e della dott.ssa Cinzia Nava, amministratore unico della Port Agency. Nel corso dell' incontro, a cui hanno preso parte anche i rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali, i responsabili del MIT hanno posto l' attenzione sulle problematiche di carattere, principalmente, giuridico-legale che dovranno essere vagliate con la massima attenzione per trovare le condizioni normative all' assorbimento nelle Port Agency degli ex lavoratori portuali. Dal canto suo, il commissario straordinario Andrea Agostinelli, nel manifestare l' importanza del provvedimento, ne ha sottolineato la specifica valenza sociale, soprattutto, in questa particolare fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal Terminalista di procedere a successive assunzioni. L' incontro si è concluso con la decisione di dare mandato al Settore Legale dell' Autorità portuale affinchè predisponga, in tempi brevi, uno schema normativo che possa consentire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di valutare, nel dettaglio, l' effettiva fattibilità del provvedimento, tenuto anche conto delle opportune verifiche di tutte le parti Istituzionali coinvolte, primo tra tutti il Ministero delle Finanze, per la necessaria copertura economica. Nei prossimi giorni, quindi, si terrà una nuova riunione tecnica per analizzare tutte le ipotesi possibili e trovare una soluzione all' istanza dell' Autorità portuale, che punta a garantire l' iscrizione dei lavoratori nella Gioia Tauro Port Agency.

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro (RC), Auddino (M5S): "Giusto inserimento lavoratori licenziati nella Port Agency"



"Come ho sempre sostenuto, tutti i lavoratori portuali in esubero devono essere tutelati, sia i lavoratori alle dipendenze delle imprese concessionarie che di quelle non concessionarie che forniscono servizi portuali al terminalista. Il tavolo tecnico, chiesto più volte in questi mesi, per l' inserimento nella Gioia Tauro Port Agency dei lavoratori licenziati dalle aziende che operano nel porto ai sensi degli articoli 16 e 18 della Legge 84/94, si è chiuso positivamente". Lo afferma, in una nota, Giuseppe Auddino, senatore del Movimento 5 Stelle. "Nei giorni scorsi rinnovando il mio impegno affinchè tutte le figure professionali che da anni operano nel Porto di Gioia Tauro abbiano idonea ed uguale tutela, avevo anticipato come il lavoro con il Mit fosse a buon punto. Nel corso dell' incontro in videoconferenza, il Ministero ha espresso piena disponibilità e volontà a trovare una soluzione" afferma il senatore polistenese del Movimento 5 Stelle, nonché membro della Commissione lavoro al Senato. "In particolare - prosegue Auddino - durante l' incontro è stato deciso di incaricare il Settore Legale dell' Autorità portuale di affrontare le questioni giuridiche legate all' assorbimento dei lavoratori negli elenchi dell' Agenzia, prospettando possibili soluzioni che verranno affrontate nella prossima riunione. Adesso i tempi sono maturi per concretizzare il tutto. Sono fermamente convinto che si riuscirà a trovare una soluzione affinchè nessun portuale rimanga senza tutela. Ho promesso a tutti i lavoratori che ce la faremo!" conclude Auddino.

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Incontro al MIT per trovare una soluzione all' iscrizione nella Port Agency dei lavoratori del porto di Gioia Tauro licenziati



Mandato al settore legale dell' Autorità Portuale affinché predisponga uno schema normativo che possa consentire di valutare la fattibilità del provvedimento L' Autorità Portuale di Gioia Tauro ha reso noto l' esito dell' incontro presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasposti per trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori del porto di Gioia Tauro licenziati dalle aziende ex articoli 16 e 18 della legge 84/94 nella Gioia Tauro Port Agency, l' agenzia di somministrazione di lavoro portuale temporaneo istituita tre anni fa dall' ente portuale. L' authority ha spiegato che i responsabili del MIT hanno posto l' attenzione sulle problematiche di carattere principalmente giuridico-legale che dovranno essere vagliate con la massima attenzione per trovare le condizioni normative all' assorbimento nelle Port Agency degli ex lavoratori portuali, mentre il commissario straordinario dell' Autorità Portuale, Andrea Agostinelli, nel manifestare l' importanza del provvedimento, ne ha sottolineato la specifica valenza sociale, soprattutto in questa particolare fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal terminalista dello scalo portuale calabrese di procedere a successive assunzioni. L' incontro si è concluso con la decisione di dare mandato al settore legale dell' Autorità Portuale affinché predisponga, in tempi brevi, uno schema normativo che possa consentire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di valutare nel dettaglio l' effettiva fattibilità del provvedimento, tenuto anche conto delle opportune verifiche di tutte le parti istituzionali coinvolte, primo tra tutti il Ministero delle Finanze, per la necessaria copertura economica. Nei prossimi giorni si terrà una nuova riunione tecnica per analizzare tutte le ipotesi possibili e trovare una soluzione all' istanza dell' Autorità Portuale che punta a garantire l' iscrizione dei lavoratori nella Gioia Tauro Port Agency.

LaC News 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Autorità portuale di Gioia Tauro: «Apertura del Mit sul futuro dei lavoratori licenziati»

Durante il tavolo tecnico a cui hanno preso parte anche rappresentanti delle organizzazioni sindacali, il Ministero si è mostrato aperto alle istanze presentate


CRONACA

Autorità portuale di Gioia Tauro: «Apertura del Mit sul futuro dei lavoratori licenziati»

Durante il tavolo tecnico a cui hanno preso parte anche rappresentanti delle organizzazioni sindacali, il Ministero si è mostrato aperto alle istanze presentate

«C' è grande apertura da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alle istanze dell' Autorità portuale di Gioia Tauro per trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle aziende ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nella Gioia Tauro Port Agency». Così si legge in un comunicato dell' A utorità Portuale in seguito al tavolo tecnico , in videoconferenza, tenutosi alla presenza del vicecapo di Gabinetto del Mit, Maria Teresa Di Matteo e di Patrizia Scarchilli, del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli , del segretario generale Pietro Prezioni, di Simona Scarcella, responsabile dell' Ufficio legale dell' ente e di Cinzia Nava, amministratore unico della Port Agency. «Nel corso dell' incontro - è scritto ancora nella nota -, a cui hanno preso parte anche i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, i responsabili del Mit hanno posto l' attenzione sulle problematiche di carattere, principalmente, giuridico-legale che dovranno essere vagliate con la massima attenzione per trovare le condizioni normative all' assorbimento nelle Port Agency degli ex lavoratori portuali. Dal canto suo, il commissario straordinario Andrea Agostinelli, nel manifestare l' importanza del provvedimento, ne ha sottolineato la specifica valenza sociale , soprattutto, in questa particolare fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal Terminalista di procedere a successive assunzioni ». «L' incontro si è concluso - riporta ancora il comunicato - con la decisione di dare mandato al Settore legale dell' Autorità portuale affinché predisponga, in tempi brevi, uno schema normativo che possa consentire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di valutare, nel dettaglio, l' effettiva fattibilità del provvedimento , tenuto anche conto delle opportune verifiche di tutte le parti Istituzionali coinvolte, primo tra tutti il Ministero delle Finanze, per la necessaria copertura economica. Nei prossimi giorni, quindi, si terrà una nuova riunione tecnica per analizzare tutte le ipotesi possibili e trovare una soluzione all' istanza dell' Autorità portuale, che punta a garantire l' iscrizione dei lavoratori nella Gioia Tauro Port Agency».

Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Iscrizione lavoratori nella Gioia Tauro Port Agency

Agostinelli ha manifestato l'importanza del provvedimento

Redazione



GIOIA TAURO Grande apertura del Mit alle istanze dell'Autorità portuale di Gioia Tauro per trovare una soluzione all'iscrizione dei lavoratori licenziati dalle aziende ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nella Gioia Tauro Port Agency. Nel pomeriggio si è tenuto un tavolo tecnico, in video conferenza, alla presenza del vicecapo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasposti, dott.ssa Maria Teresa Di Matteo e della dott,ssa Patrizia Scarchilli, del commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, del segretario generale Pietro Prezioni, dell'avv. Simona Scarcella, responsabile dell'Ufficio Legale dell'Ente e della dott.ssa Cinzia Nava, amministratore unico della Port Agency. Nel corso dell'incontro, a cui hanno preso parte anche i rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali, i responsabili del Mit hanno posto l'attenzione sulle problematiche di carattere, principalmente, giuridico-legale che dovranno essere vagliate con la massima attenzione per trovare le condizioni normative all'assorbimento nelle Port Agency degli ex lavoratori portuali. Dal canto suo, il commissario straordinario Andrea Agostinelli, nel manifestare l'importanza del provvedimento, ne ha sottolineato la specifica valenza sociale, soprattutto, in questa particolare fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal Terminalista di procedere a successive assunzioni. L'incontro si è concluso con la decisione di dare mandato al Settore Legale dell'Autorità portuale affinchè predisponga, in tempi brevi, uno schema normativo che possa consentire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di valutare, nel dettaglio, l'effettiva fattibilità del provvedimento, tenuto anche conto delle opportune verifiche di tutte le parti Istituzionali coinvolte, primo tra tutti il Ministero delle Finanze, per la necessaria copertura economica. Nei prossimi giorni, quindi, si terrà una nuova riunione tecnica per analizzare tutte le ipotesi possibili e trovare una soluzione all'istanza dell'Autorità portuale, che punta a garantire l'iscrizione dei lavoratori nella Gioia Tauro Port Agency.

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

Nuova Cosenza

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Apertura Ministero Trasporti su futuro ex portuali Gioia Tauro



Apertura Ministero Trasporti su futuro ex portuali Gioia Tauro 28 lug 20 "C' è grande apertura da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alle istanze dell' Autorità portuale di Gioia Tauro per trovare una soluzione all' iscrizione dei lavoratori licenziati dalle aziende ex artt. 16 e 18 Legge 84/94 nella Gioia Tauro Port Agency. Si è tenuto un tavolo tecnico, in video conferenza - è detto in un comunicato dell' Autorità Portuale - alla presenza del vicecapo di Gabinetto del Mit, Maria Teresa Di Matteo e di Patrizia Scarchilli, del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, del segretario generale Pietro Prezioni, di Simona Scarcella, responsabile dell' Ufficio legale dell' ente e di Cinzia Nava, amministratore unico della Port Agency. Nel corso dell' incontro, a cui hanno preso parte anche i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, i responsabili del Mit hanno posto l' attenzione sulle problematiche di carattere, principalmente, giuridico-legale che dovranno essere vagliate con la massima attenzione per trovare le condizioni normative all' assorbimento nelle Port Agency degli ex lavoratori portuali. Dal canto suo, il commissario straordinario Andrea Agostinelli, nel manifestare l' importanza del provvedimento, ne ha sottolineato la specifica valenza sociale, soprattutto, in questa particolare fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal Terminalista di procedere a successive assunzioni". "L' incontro si è concluso - riporta ancora il comunicato - con la decisione di dare mandato al Settore legale dell' Autorità portuale affinchè predisponga, in tempi brevi, uno schema normativo che possa consentire al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di valutare, nel dettaglio, l' effettiva fattibilità del provvedimento, tenuto anche conto delle opportune verifiche di tutte le parti Istituzionali coinvolte, primo tra tutti il Ministero delle Finanze, per la necessaria copertura economica. Nei prossimi giorni, quindi, si terrà una nuova riunione tecnica per analizzare tutte le ipotesi possibili e trovare una soluzione all' istanza dell' Autorità portuale, che punta a garantire l' iscrizione dei lavoratori nella Gioia Tauro Port Agency".

Ship Mag

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

MIT e Authority in campo per i lavoratori licenziati della Gioia Tauro Port Agency



Gioia Tauro - Sono partite le manovre per trovare una soluzione ai lavoratori licenziati dalle aziende ex articoli 16 e 18 Legge 84/94 nella Gioia Tauro Port Agency . Segnali positivi, in questo senso, sono arrivati ieri dopo il tavolo tecnico, tenutosi in video conferenza, tra vicecapo di Gabinetto del MIT , Maria Teresa Di Matteo e Patrizia Scarchilli , commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro , Andrea Agostinell i, segretario generale Pietro Prezioni , Simona Scarcella , responsabile dell' Ufficio Legale dell' Ente e Cinzia Nava , amministratore unico della Port Agency . Nel corso dell' incontro, a cui hanno preso parte anche i rappresentanti sindacali, i responsabili del MIT hanno posto l' attenzione sulle problematiche di carattere, principalmente, giuridico-legale che dovranno essere vagliate con la massima attenzione per trovare le condizioni normative all' assorbimento nelle Port Agency degli ex lavoratori portuali. Dal canto suo, il commissario straordinario Andrea Agostinelli , nel manifestare l' importanza del provvedimento, ne ha sottolineato la specifica valenza sociale, soprattutto, in questa particolare fase di crisi economica e a seguito della volontà manifestata dal terminalista di procedere a successive assunzioni. L' incontro si è concluso con la decisione di dare mandato al settore legale dell' Autorità portuale affinché predisponga, in tempi brevi, uno schema normativo che possa consentire al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di valutare, nel dettaglio, l' effettiva fattibilità del provvedimento, tenuto anche conto delle opportune verifiche di tutte le parti Istituzionali coinvolte, primo tra tutti il ministero delle Finanze , per la necessaria copertura economica. Nei prossimi giorni, quindi, si terrà una nuova riunione tecnica per analizzare tutte le ipotesi possibili e trovare una soluzione all' istanza dell' Autorità portuale, che punta a garantire l' iscrizione dei lavoratori nella Gioia Tauro Port Agency .

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Traghetti

Grimaldi raddoppia i collegamenti

I trasporti marittimi reggono meglio del settore aereo, come dimostrano i primi dati dell' estate 2020. E infatti la compagnia Grimaldi raddoppia il collegamento stagionale tra Civitavecchia e Olbia. Dal 31 luglio al 13 settembre le partenze giornaliere saliranno a due, sia dal porto laziale che dalla Sardegna: «La compagnia si allinea così alla richiesta del mercato, che mostra quest' anno uno spiccato interesse per l' isola», si legge in un comunicato. Si potrà partire da Civitavecchia tutti i giorni alle 10.15 oppure alle 22.45. Anche per il rientro dal porto di Olbia si potrà scegliere tra la partenza diurna delle 12.30 e quella notturna delle 22.15. Il viaggio dura circa 8 ore. Sulla tratta si alterneranno le navi Cruise Bonaria e Cruise Smeralda. Per adesso i turisti hanno preferito i traghetti per raggiungere l' Isola. Gli arrivi nelle stazioni marittime reggono il confronto con lo scorso anno meglio degli scali aeroportuali. La flessione è inferiore (meno 40% contro meno 60%). E in numeri assoluti i passeggeri delle navi superano quelli degli aerei. Dal primo luglio i viaggiatori sbarcati a Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres e Arbatax sono stati 266mila.


16 Economia

Aerei, nell'Isola l'offerta è dimezzata

Grimaldi raddoppia i collegamenti

Passeggeri, forte calo a giugno

Air Italy, tregua di una settimana: «Cassa integrazione, basta promesse»

Isole minori, il Governo stanzia 41 milioni di euro per la riqualificazione ambientale dei territori

Quotidiano di Sicilia

Olbia Golfo Aranci

Partenze tutti i giorni, viaggio di otto ore sulla Cruise Bonaria e Cruise Smeralda

Grimaldi Lines, dal 31 luglio raddoppiati i collegamenti Civitavecchia -Olbia


20 COMUNICAZIONE #RIPARTICOLOQDS

Grimaldi Lines, dal 31 luglio raddoppiati i collegamenti Civitavecchia-Olbia

Maglia nera all'Italia in Ue per morti da epatite virale

Sicilia al quarto posto tra le regioni coinvolte

Erasmus+, ok a 290 progetti da 8 milioni di €

AVVISI DI IMPATTO AMBIENTALE
Il miglior mezzo per raggiungere in modo mirato **il maggior numero di lettori.**
Richiedi il tuo preventivo.
QdS

NAPOLI - La stagione estiva 2020 di Grimaldi Lines entra nel vivo, con il raddoppio del collegamento marittimo stagionale Civitavecchia -Olbia e viceversa. Dal 31 luglio al 13 settembre le partenze giornaliere saliranno a due, sia dal porto laziale che dalla Sardegna: la Compagnia si allinea così alla richiestadel mercato, che mostra quest' anno uno spiccato interesse per l' isola al centro del Mediterraneo. Per raggiungere le lunghe spiagge della Sardegna, il suo mare cristallino e la sua natura incontaminata, si potrà partire da Civitavecchia tutti i giorni alle 10.15 oppure alle 22.45. Anche per il rientro dal porto di Olbia si potrà scegliere tra la partenza diurna delle 12.30 e quella notturna delle 22.15. Il viaggio, che dura circa 8 ore, consentirà ai passeggeri di sperimentare una piacevole traversata via mare a bordo di navi con fortevoli, in tranquillità e sicurezza. Sulla tratta si alterneranno infatti le m/n Cruise Bonaria e Cruise Smeralda, due ferry moderni che offrono accoglienti cabine interne, esterne ed esterne superior, selfservicee ristorante à la carte, bar e caffetteria, area attrezzata per il divertimento dei più piccoli. A bordo della Cruise Bonaria sono disponibili anche l' ampio solarium esterno con punto di ristoro e diversi ed accoglienti spazi in cui intrattenersi.Su tutte le navi della flotta Grimaldi Lines sono in vigore le nuove misure di distanziamento certificate dal Rina e volte a tutelare la salute dei passeggeri. Sono previsti la fornitura gratuita di guanti e mascherine, i controlli sanitari in fase d' imbarco e un alto numero di erogatori di gel disinfettante a disposizione degliospiti negli spazi comuni delle navi. Tutte le aree pubbliche o private vengono sanificate regolarmente,mentre l' accesso ai ristoranti e ai bar, così come l' utilizzo dei tavoli, è contingentato per evitareassembramenti. Grimaldi Lines opera sulla destinazione Sardegna anche con altri due collegamenti marittimi: Livorno -Olbia e viceversa e Civitavecchia -Porto Torres e viceversa, entrambi operativi tutto l' anno, a conferma dellacentralità dell' isola nella programmazione e nelle strategie di sviluppo della Compagnia.

Corriere Marittimo

Olbia Golfo Aranci

Grimaldi Lines raddoppia la linea Civitavecchia-Olbia, due partenze al giorno



Dal 31 luglio al 13 settembre Grimaldi Lines raddoppia la linea marittima Civitavecchia-Olbia con due partenze al giorno in entrambe le direzioni. Da Civitavecchia tutti i giorni alle 10.15 oppure alle 22.45. Anche per il rientro dal porto di Olbia si potrà scegliere tra la partenza diurna delle 12.30 e quella notturna delle 22.15. Napoli - La stagione estiva 2020 di Grimaldi Lines entra nel vivo, con il raddoppio del collegamento marittimo stagionale Civitavecchia-Olbia e viceversa. Dal 31 luglio al 13 settembre le partenze giornaliere saliranno a due, sia dal porto laziale che dalla Sardegna: la Compagnia si allinea così alla richiesta del mercato, che mostra quest' anno uno spiccato interesse per l' isola al centro del Mediterraneo. Per raggiungere la Sardegna, il suo mare cristallino e la sua natura incontaminata, si potrà partire da Civitavecchia tutti i giorni alle 10.15 oppure alle 22.45. Anche per il rientro dal porto di Olbia si potrà scegliere tra la partenza diurna delle 12.30 e quella notturna delle 22.15. Il viaggio, dura circa 8 ore, sulla tratta si alterneranno le m/n Cruise Bonaria e Cruise Smeralda , due ferry moderni. La compagnia informa che su tutte le navi della flotta Grimaldi Lines sono in vigore le nuove misure di distanziamento certificate dal RINA e volte a tutelare la salute dei passeggeri. Sono previsti la fornitura gratuita di guanti e mascherine, i controlli sanitari in fase d' imbarco e un alto numero di erogatori di gel disinfettante a disposizione degli ospiti negli spazi comuni delle navi. Tutte le aree pubbliche o private vengono sanificate regolarmente, mentre l' accesso ai ristoranti e ai bar, così come l' utilizzo dei tavoli, è contingentato per evitare assembramenti. Grimaldi Lines opera sulla destinazione Sardegna anche con altri due collegamenti marittimi: Livorno-Olbia e viceversa e Civitavecchia-Porto Torres e viceversa, entrambi operativi tutto l' anno, a conferma della centralità dell' isola nella programmazione e nelle strategie di sviluppo della Compagnia.

Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

GRIMALDI LINES: RADDOPPIA IL COLLEGAMENTO MARITTIMO CIVITAVECCHIA-OLBIA



Dal 31 luglio al 13 settembre, Grimaldi Lines opera con due partenze al giorno in entrambe le direzioni Napoli, 28 luglio 2020 - La stagione estiva 2020 di Grimaldi Lines entra nel vivo, con il raddoppio del collegamento marittimo stagionale Civitavecchia-Olbia e viceversa. Dal 31 luglio al 13 settembre le partenze giornaliere saliranno a due, sia dal porto laziale che dalla Sardegna: la Compagnia si allinea così alla richiesta del mercato, che mostra quest' anno uno spiccato interesse per l' isola al centro del Mediterraneo. Per raggiungere le lunghe spiagge della Sardegna, il suo mare cristallino e la sua natura incontaminata, si potrà partire da Civitavecchia tutti i giorni alle 10.15 oppure alle 22.45. Anche per il rientro dal porto di Olbia si potrà scegliere tra la partenza diurna delle 12.30 e quella notturna delle 22.15. Il viaggio, che dura circa 8 ore, consentirà ai passeggeri di sperimentare una piacevole traversata via mare a bordo di navi confortevoli, in tranquillità e sicurezza. Sulla tratta si alterneranno infatti le m/n Cruise Bonaria e Cruise Smeralda, due ferry moderni che offrono accoglienti cabine interne, esterne ed esterne superior, self- service e ristorante à la carte, bar e caffetteria, area attrezzata per il divertimento dei più piccoli. A bordo della Cruise Bonaria sono disponibili anche l' ampio solarium esterno con punto di ristoro e diversi ed accoglienti spazi in cui intrattenersi. Su tutte le navi della flotta Grimaldi Lines sono in vigore le nuove misure di distanziamento certificate dal RINA e volte a tutelare la salute dei passeggeri. Sono previsti la fornitura gratuita di guanti e mascherine, i controlli sanitari in fase d' imbarco e un alto numero di erogatori di gel disinfettante a disposizione degli ospiti negli spazi comuni delle navi. Tutte le aree pubbliche o private vengono sanificate regolarmente, mentre l' accesso ai ristoranti e ai bar, così come l' utilizzo dei tavoli, è contingentato per evitare assembramenti. Grimaldi Lines opera sulla destinazione Sardegna anche con altri due collegamenti marittimi: Livorno-Olbia e viceversa e Civitavecchia-Porto Torres e viceversa, entrambi operativi tutto l' anno, a conferma della centralità dell' isola nella programmazione e nelle strategie di sviluppo della Compagnia.

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

Informazioni Marittime

Olbia Golfo Aranci

Grimaldi Lines raddoppia il collegamento marittimo Civitavecchia-Olbia

Dal 31 luglio al 13 settembre previste due partenze al giorno in entrambe le direzioni



Dal 31 luglio al 13 settembre Grimaldi Lines raddoppia il collegamento marittimo stagionale Civitavecchia-Olbia e viceversa. Le partenze giornaliere saliranno a due, sia dal porto laziale che dalla Sardegna: la compagnia si allinea così alla richiesta del mercato, che mostra quest' anno uno spiccato interesse per l' isola al centro del Mediterraneo. Per raggiungere le lunghe spiagge della Sardegna, si potrà partire da Civitavecchia tutti i giorni alle 10.15 oppure alle 22.45. Anche per il rientro dal porto di Olbia si potrà scegliere tra la partenza diurna delle 12.30 e quella notturna delle 22.15. Le navi Sulla tratta si alterneranno, per un viaggio di circa otto ore, le m/n Cruise Bonaria e Cruise Smeralda , due ferry moderni che offrono cabine interne, esterne ed esterne superior, self-service e ristorante à la carte, bar e caffetteria, area attrezzata per il divertimento dei più piccoli. A bordo della Cruise Bonaria sono disponibili anche l' ampio solarium esterno con punto di ristoro e diversi spazi in cui intrattenersi. Le misure di distanziamento Su tutte le navi della flotta Grimaldi Lines sono in vigore le nuove misure di distanziamento certificate dal Rina e volte a tutelare la salute dei passeggeri. Sono previsti la fornitura gratuita di guanti e mascherine, i controlli sanitari in fase d' imbarco e un alto numero di erogatori di gel disinfettante a disposizione degli ospiti negli spazi comuni delle navi. Tutte le aree pubbliche o private vengono sanificate regolarmente, mentre l' accesso ai ristoranti e ai bar, così come l' utilizzo dei tavoli, è contingentato per evitare assembramenti. Grimaldi Lines opera sulla destinazione Sardegna anche con altri due collegamenti marittimi: Livorno-Olbia e viceversa e Civitavecchia-Porto Torres e viceversa, entrambi operativi tutto l' anno, a conferma della centralità dell' isola nella programmazione e nelle strategie di sviluppo della compagnia.

Primo Magazine

Olbia Golfo Aranci

Grimaldi raddoppia il collegamento Civitavecchia-Olbia

GAM EDITORI



29 luglio 2020 - La stagione estiva 2020 di Grimaldi Lines entra nel vivo, con il raddoppio del collegamento marittimo stagionale Civitavecchia-Olbia e viceversa. Dal 31 luglio al 13 settembre le partenze giornaliere saliranno a due, sia dal porto laziale che dalla Sardegna: la Compagnia si allinea così alla richiesta del mercato, che mostra quest' anno uno spiccato interesse per l' isola al centro del Mediterraneo.Per raggiungere le lunghe spiagge della Sardegna, il suo mare cristallino e la sua natura incontaminata, si potrà partire da Civitavecchia tutti i giorni alle 10.15 oppure alle 22.45. Anche per il rientro dal porto di Olbia si potrà scegliere tra la partenza diurna delle 12.30 e quella notturna delle 22.15. Il viaggio, che dura circa 8 ore, consentirà ai passeggeri di sperimentare una piacevole traversata via mare a bordo di navi confortevoli, in tranquillità e sicurezza.Sulla tratta si alterneranno infatti le m/n Cruise Bonaria e Cruise Smeralda, due ferry moderni che offrono accoglienti cabine interne, esterne ed esterne superior, selfservice e ristorante à la carte, bar e caffetteria, area attrezzata per il divertimento dei più piccoli. A bordo della Cruise Bonaria sono disponibili anche l' ampio solarium esterno con punto di ristoro e diversi ed accoglienti spazi in cui intrattenersi. Su tutte le navi della flotta Grimaldi Lines sono in vigore le nuove misure di distanziamento certificate dal RINA e volte a tutelare la salute dei passeggeri.Sono previsti la fornitura gratuita di guanti e mascherine, i controlli sanitari in fase d' imbarco e un alto numero di erogatori di gel disinfettante a disposizione degli ospiti negli spazi comuni delle navi. Tutte le aree pubbliche o private vengono sanificate regolarmente, mentre l' accesso ai ristoranti e ai bar, così come l' utilizzo dei tavoli, è contingentato per evitare assembramenti. Grimaldi Lines opera sulla destinazione Sardegna anche con altri due collegamenti marittimi: Livorno-Olbia e viceversa e Civitavecchia-Porto Torres e viceversa, entrambi operativi tutto l' anno, a conferma della centralità dell' isola nella programmazione e nelle strategie di sviluppo della Compagnia.

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

Ship Mag

Olbia Golfo Aranci

Grimaldi raddoppia sulla rotta per la Sardegna



Napoli - Grimaldi Lines ha annunciato il raddoppio del collegamento marittimo stagionale Civitavecchia-Olbia. Dal 31 luglio al 13 settembre le partenze giornaliere saliranno a due, sia dal porto laziale che dalla Sardegna: "La compagnia si allinea così alla richiesta del mercato" spiega Grimaldi in una nota. Si potrà partire da Civitavecchia tutti i giorni alle 10.15 oppure alle 22.45. Anche per il rientro dal porto di Olbia si potrà scegliere tra la partenza diurna delle 12.30 e quella notturna delle 22.15. "Il viaggio, che dura circa 8 ore, consentirà ai passeggeri di sperimentare una piacevole traversata via mare a bordo di navi confortevoli, in tranquillità e sicurezza. Sulla tratta si alterneranno infatti le m/n Cruise Bonaria e Cruise Smeralda, due ferry moderni che offrono accoglienti cabine interne, esterne ed esterne superior, self-service e ristorante à la carte, bar e caffetteria, area attrezzata per il divertimento dei più piccoli. A bordo della Cruise Bonaria sono disponibili anche l' ampio solarium esterno con punto di ristoro e diversi ed accoglienti spazi in cui intrattenersi" spiega la compagnia.. "Su tutte le navi della flotta Grimaldi Lines sono in vigore le nuove misure di distanziamento certificate dal RINA e volte a tutelare la salute dei passeggeri. Sono previsti la fornitura gratuita di guanti e mascherine, i controlli sanitari in fase d' imbarco e un alto numero di erogatori di gel disinfettante a disposizione degli ospiti negli spazi comuni delle navi. Tutte le aree pubbliche o private vengono sanificate regolarmente, mentre l' accesso ai ristoranti e ai bar, così come l' utilizzo dei tavoli, è contingentato per evitare assembramenti".

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Tortolì. Assemblea fiume

Scontro in Consiglio sul fronte del porto

Un Consiglio-fiume per trattare 13 punti all' ordine del giorno. L' assemblea di ieri è durata quattro ore, durante le quali si è assistito a un confronto serrato su più argomenti. Il sindaco, Massimo Cannas, 54 anni, e gli altri componenti della maggioranza hanno offerto chiarimenti su diversi temi richiesti dall' opposizione. In particolare sulle attività del porto. Il consigliere con delega al Consorzio industriale, Stefania Vargiu (46), ha annunciato. «L' imminente pubblicazione dei bandi per i lavori di manutenzione», mentre l' assessore all' Ambiente, Walter Cattari (57), ha dichiarato che: «l' amministrazione sta portando avanti incontri con tour operator per intercettare nuove tratte e aprire al traffico di navi da crociera». Critica la posizione del consigliere di minoranza, Marcello Ladu (42), promotore insieme ai colleghi del gruppo delle interpellanze. «Fanno dichiarazioni fuorvianti di una realtà che non esiste. L' economia di Tortolì, con tutte le sue strutture, è in declino da più di dieci anni. Coincide con l' inizio dell' attività politica attiva del sindaco Cannas. Le risorse umane locali non sono valorizzate e si avvantaggiano quelle provenienti da oltre Tirreno. L' immobilismo è palese». (ro. se.)


Ogliastra

Chiuso il mini market dello spaccio

Pregiudicato finisce in manette vendeva marijuana, hashish e metadone

Scontro in Consiglio sul fronte del porto

Imprenditore travolto dai ferri nel cantiere Avio al Poligono

Nuragic Park, al via i lavori nella piana del Selemi Il parco a tema sarà pronto per l'anno prossimo

Investito sul lungomare

È ufficiale, revocata la concessione a Golgo

Olbia Notizie

Olbia Golfo Aranci

Carenza di personale di polizia al porto di Olbia, Giagoni (Lega) deposita mozione



OLBIA. 'L' ufficio della Polizia di frontiera ubicato nel porto di Olbia costituisce una presenza dello Stato sul territorio caratterizzata da fondamentali peculiarità sotto il profilo strategico, operativo, logistico ed economico.' Asserisce l' On. Giagoni, capogruppo Lega in Consiglio Regionale, spiegando nel dettaglio le motivazioni che lo hanno spinto a sollecitare un' intervento ministeriale 'L' attività del succitato ufficio, soprattutto nei periodi estivi, è fondamentale anche in virtù del fatto che trattasi di uno dei più importanti scali passeggeri del mediterraneo, che può contare ben tre milioni di presenze annue e sul quadro regionale muove circa il 60% del traffico passeggeri totale, nonché essere un nevralgico scalo commerciale che lo rende di primaria importanza. Nonostante tali dati, da diversi anni ormai il presidio ha subito una notevole riduzione della dotazione organica, a seguito anche di numerosi pensionamenti e trasferimenti senza che si sia mai provveduto a necessarie sostituzioni. Una situazione che a lungo andare ha, ovviamente, compromesso l' efficacia e la conformità dell' opera di prevenzione e controllo, finendo per svilire sia l' azione del personale addetto ivi operante, che con spirito del dovere e di abnegazione al servizio si alterna nei vari turni, sia per i cittadini, i vacanzieri e gli operatori commerciali.' Prosegue il leghista 'Una pericolosa tendenza necessitante di una decisa e repentina inversione di rotta, anche perché tale situazione non è lontanamente paragonabile con quanto avviene negli altri porti regionali, ancor meno quelli nazionali, ove la dotazione organica rispecchia più fedelmente le differenti realtà e attività nei singoli impianti portuali. Ho così deciso, insieme ai colleghi della Lega, di depositare una mozione che impegni il nostro presidente, Cristian Solinas, e la Giunta tutta a intercedere presso il Ministro dell' Interno affinché dia attuazione alle procedure di mobilità, di scorrimento di graduatoria e a nuove procedure concorsuali al fine di incrementare, finalmente, l' organico dell' ufficio. Speriamo che una volta tanto non si facciano orecchie da mercante e si valuti la reale necessità del territorio e non l' appartenenza di partito di chi di tale richiesta si è fatto portavoce e promotore.' © Riproduzione non consentita senza l' autorizzazione della redazione.

Sardegna Reporter

Cagliari

La Goletta Verde di Legambiente in Sardegna

La Sardegna protagonista della tredicesima tappa del tour di Goletta Verde 2020, campagna estiva di Legambiente in difesa delle acque e delle coste italiane



dal 29 luglio al 3 agosto: molte le iniziative in programma. Cattiva depurazione, beach litter e usa e getta, erosione costiera e abusivismo tra i temi delle campagna, che guarda anche alle realtà virtuose per una ripartenza turistica green I cittadini possono segnalare situazioni sospette di inquinamento su golettaverde.legambiente.it Il video di presentazione della Goletta Verde 2020 La Sardegna sarà protagonista della tredicesima tappa del tour di Goletta Verde 2020, la storica campagna estiva di Legambiente in difesa delle acque e delle coste italiane. Quest' anno la Goletta, giunta alla sua 34esima edizione, non segue il classico itinerario coast to coast a bordo dell' imbarcazione, che si prende per la prima volta una piccola pausa nel rispetto delle restrizioni per il distanziamento fisico imposte dalla pandemia. Il viaggio ideale lungo la Penisola vive di una formula inedita , ma che ugualmente punta a non abbassare la guardia sulla qualità delle acque e sugli abusi che minacciano le coste. Abusivismo edilizio, cattiva depurazione, beach litter e usa e getta, spiagge ed erosione costiera, biodiversità e aree protette, lotta contro le fonti fossili i grandi temi al centro della campagna che arriverà in Sardegna dal 29 luglio al 3 agosto prossimi. Già nei giorni precedenti un team di tecnici e volontari dell' associazione hanno effettuato i campionamenti e le analisi microbiologiche sulle coste della regione. L' ufficio scientifico di Legambiente si è occupato della loro formazione e del loro coordinamento, individuando laboratori certificati sul territorio. Sono infatti citizen science e territorialità le parole chiave che coinvolgono centinaia di volontarie e volontari già al lavoro per raccogliere campioni di acqua e scovare le situazioni più critiche di inquinamento legate alla cattiva depurazione dei reflui. La 34esima edizione di Goletta Verde vede come partner principali CONOU , Consorzio Nazionale per la Gestione, Raccolta e Trattamento degli Oli Minerali Usati, e Novamont , azienda leader a livello internazionale nel settore delle bioplastiche e dei biochemicals. Partner sostenitore è invece Ricrea , Consorzio nazionale per il riciclo e il recupero degli imballaggi in acciaio. La campagna 2020 è inoltre realizzata con il contributo di Fastweb . Media partner è la Nuova Ecologia . In Sardegna il via alla tappa di Goletta Verde sarà il 29 luglio ad Olbia con l' itinerario cittadino 'Olbia città d' acqua: liberiamo i canali', sui luoghi delle criticità non risolte e a rischio di alluvione. Il giorno successivo sarà la volta del webinar 'Le nuove sfide del turismo costiero tra sostenibilità, ambiente e salute. Istituzioni, operatori e imprese a confronto' che verrà trasmesso in streaming sulla pagina Facebook di Legambiente Sardegna. Il 31 luglio sono due gli eventi in programma, a Cagliari l' incontro 'I cambiamenti climatici, scelte del presente e del futuro', a Stintino il convegno 'Il Paradiso a breve perduto' sulla tutela dell' Asinara e del suo golfo. Domenica 2 agosto a Marceddì di Terralba si terrà 'Plastic Land', viaggio nel mondo di plastica, come uscirne insieme diminuendo l' utilizzo. Infine lunedì 3 agosto sulla banchina Molo Dogana del Porto di Cagliari, si svolgerà la conferenza stampa di presentazione dei risultati delle analisi sulla qualità delle acque in Sardegna. Fondamentale, come sempre, il contributo dei cittadini cui è dedicato il claim dei viaggi sulle coste marine e lacustri: ' Quest' anno la Goletta più importante sei tu' . Tramite il form di SOS Goletta , sarà possibile segnalare a Legambiente situazioni sospette di inquinamento di mare, laghi e fiumi per consentire all' associazione e ai suoi centri di azione giuridica di valutare la denuncia alle autorità. Cittadini protagonisti anche grazie alla sfida social dell' estate, la #GolettaChallenge :

Legambiente invita a ripulire dai rifiuti anche un piccolo pezzettino di spiaggia e a condividere la foto sui social, sfidando tre o più amici a fare altrettanto. Per aderire

Sardegna Reporter

Cagliari

basta taggare Legambiente e inserire #GolettaChallenge nel post, contribuendo a una catena di buone azioni in difesa del pianeta. Il programma della Goletta Verde in Sardegna 29 luglio - 03 agosto 2020 Mercoledì 29 luglio | Olbia Olbia, ore 10.30 | 'Olbia città d' acqua: liberiamo i canali'. Conferenza stampa con itinerario cittadino sui luoghi che rappresentano le criticità non risolte a rischio di alluvione: costruzioni e ostruzioni nei luoghi critici dell' alluvione del 18 novembre 2013. Appuntamento in Via Ambalagi, in corrispondenza del sottopasso ferroviario. Giovedì 30 luglio | Webinar, pagina Facebook di Legambiente Sardegna Ore 18 | Webinar 'Le nuove sfide del turismo costiero tra sostenibilità, ambiente e salute. istituzioni, operatori e imprese a confronto'. Venerdì 31 luglio | Cagliari | Stintino Cagliari, ore 19 | Molo Dogana. Incontro 'I cambiamenti climatici e la linea di costa tra passato, scelte del presente e del futuro'. Stintino , ore 19 | Porto Vecchio. Incontro 'Aspettando Goletta Verde - Il paradiso forse perduto?' sulla tutela dell' Asinara e del suo golfo. Domenica 02 agosto | Marceddì, Terralba Marceddì, Terralba , ore 17.30 | Pineta di Marceddì. 'Plastic Land'. Viaggio nel mondo di plastica, come uscirne insieme diminuendo l' utilizzo. Lunedì 03 agosto | Cagliari ore 10:00 | Autorità portuale, banchina Molo Dogana del Porto di Cagliari, lato darsena.

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Crocerismo, le potenzialità del molo Marullo


Tirrenica

Pudm, verso il commissariamento

Quattro cantieri di lavoro a Lipari

La Raffineria è "salva" Adesso gli investimenti

I confederali: confronto con azienda e Regione

Dimissioni in Consiglio Tariffe e premialità Tari

Crocerismo, le potenzialità del molo Marullo

Servizi di igiene ambientale Proroga alla "Super Eco"

milazzo «Se davvero si vuole fare il crocierismo con la C maiuscola non è necessario programmare la sosta in rada delle navi in quanto il molo Marullo ha potenzialmente tutte le caratteristiche per svolgere tale funzione». Il presidente del Comitato "Grande porto", Mario Sciotto ha presentato la proposta all' Autorità portuale sperando che «abbia più fortuna rispetto al passato». «Questa banchina - sottolinea - è lunga 350 metri dei quali 200 occupati dal porticciolo. Sarebbe stata idonea per navi oltre i 250 metri di lunghezza. Bisognerebbe fare 5 bitte simili a quelle in opera sui pontili della Raffineria. Quanto ai fondali sono pari a 10 metri. Ricordiamo che il pescaggio delle navi passeggeri oltre 250 metri varia dagli 8 ai 9 metri». Quella della valorizzazione della banchina più importante del porto storico mamertino è un impegno che il Comitato porta avanti da anni senza però ottenere riscontri positivi. Addirittura oggi accedere a molo Marullo è impossibile per un cittadino come evidenzia il consigliere comunale Franco Russo che sollecita gli amministratori ad intervenire. «È inammissibile che un milazzese non posso entrare nel porto della sua città e il proprietario di una imbarcazione ormeggiata al porticciolo possa farlo e addirittura parcheggiare nella cortina del porto zona preclusa agli altri automobilisti .È assurdo essere fermati dal vigilante che nega persino l' accesso a piedi e poi si vedono centinaia di autovetture parcheggiate al suo interno . Mi chiedo: ma quante persone sono in servizio contemporaneamente per essere autorizzate ad entrare nell' area portuale? Le auto all' interno del porto sono tutte di questi operatori o di altri?». r.m. Il presidente MarioSciotto: fondali profondibastano cinque bitte.

Giornale di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Porti, ambulanze per i passeggeri


Primo Piano

Sicilia, schizzano i contagi: 24 in poche ore Allerta a Catania

Casi anche a Palermo, Messina, Agrigento
A Pozzallo positivi 13 migranti sbarcati

Porti, ambulanze per i passeggeri

igea
EVITA IL CONTATTO

L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5°, in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un' ambulanza della CRI, con proprio personale autista e medico, stazioni quotidianamente in porto, durante alcune fasce orarie, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell' ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall' autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5° e/o accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19. In tali casi, la CRI procederà a effettuare le verifiche per accertare la temperatura del paziente e isolare lo stesso e il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte le procedure di assistenza e le segnalazioni previste per legge. Il commento del presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: «Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per rassicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid 19, soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso».

Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Covid19 Sicilia, arrivano le ambulanze per passeggeri con sintomi nei porti


BlogSicilia » PALERMO » SALUTE E SANITÀ

Covid19 Sicilia, arrivano le ambulanze per passeggeri con sintomi nei porti

IL SERVIZIO AVRÀ UNA DURATA DI TRE MESI

di Redazione | 28/07/2020

Contattaci su WhatsApp

ECONOMIA SICILIA

Mettersi in proprio: step e consigli per lanciare la tua impresa

Credito, accordo Banca Ifis-Confesercenti

Piano qualità dell'aria della Sicilia, Tar Palermo accoglie ricorso delle aziende

Turismo a Palermo: tour operator fanno squadra con Italagoo.com

RESTO AL SUD

L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stretto una collaborazione con la **Croce Rossa Italiana** per la gestione dei **passeggeri con temperatura superiore a 37,5°**, in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle.

Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che **un'ambulanza della CRI**, con proprio personale autista e medico, stazioni quotidianamente in porto, durante alcune fasce orarie, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell'ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall'autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5° e/o accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19.

In tali casi, la CRI procederà a effettuare le verifiche per accertare la temperatura del paziente e isolare lo stesso e/o il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte **le procedure di assistenza** e le segnalazioni previste per legge.

Dice il presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: "Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per

L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5° , in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un' ambulanza della CRI , con proprio personale autista e medico, stazioni quotidianamente in porto, durante alcune fasce orarie, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell' ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall' autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5° e/o accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19. In tali casi, la CRI procederà a effettuare le verifiche per accertare la temperatura del paziente e isolare lo stesso e/o il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte le procedure di assistenza e le segnalazioni previste per legge. Dice il presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: "Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per rassicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid 19 , soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso. Fin dall' inizio dell' emergenza abbiamo messo in campo tutte quelle azioni necessarie a consentire in sicurezza l' arrivo e la partenza dei passeggeri nei porti del network della Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, coadiuvando gli uffici della Sanità marittima, presidi del ministero della Salute, presenti in porto". La presenza dell' ambulanza della Croce Rossa Italiana, garantirà quindi ulteriori verifiche e controlli. Qualche giorno fa, Pasqualino Monti , ha ha riunito in assemblea generale i lavoratori e gli operatori portuali dei quattro scali del network Sicilia occidentale - Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle - per ringraziarli. Sono stati loro, con il loro lavoro, durante il lockdown , a permettere agli scali di rimanere operativi e garantire l' arrivo di ogni tipo di rifornimento per le famiglie e gli ospedali.

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

FerPress

Palermo, Termini Imerese

AdSP Sicilia Occidentale: accordo con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5°



(FERPRESS) - Palermo, 28 LUG - L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5°, in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un' ambulanza della CRI, con proprio personale autista e medico, stazioni quotidianamente in porto, durante alcune fasce orarie, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell' ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall' autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5° e/o accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19. In tali casi, la CRI procederà a effettuare le verifiche per accertare la temperatura del paziente e isolare lo stesso e/o il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte le procedure di assistenza e le segnalazioni previste per legge. Il commento del presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: "Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per rassicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid 19, soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso. Fin dall' inizio dell' emergenza abbiamo messo in campo tutte quelle azioni necessarie a consentire in sicurezza l' arrivo e la partenza dei passeggeri nei porti del network della Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, coadiuvando gli uffici della Sanità marittima, presidi del ministero della Salute, presenti in porto".

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

giornaledisicilia.it

Palermo, Termini Imerese

Coronavirus, in alcuni porti siciliani ci sarà un' ambulanza per passeggeri con sintomi



L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5°, in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle . Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un' ambulanza della CRI , con proprio personale autista e medico, stazioni quotidianamente in porto, durante alcune fasce orarie, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell' ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall' autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5° e/o accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19. In tali casi, la CRI procederà a effettuare le verifiche per accertare la temperatura del paziente e isolare lo stesso e/o il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte le procedure di assistenza e le segnalazioni previste per legge. «Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per rassicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid 19, soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso - dichiara il presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti -. Fin dall' inizio dell' emergenza abbiamo messo in campo tutte quelle azioni necessarie a consentire in sicurezza l' arrivo e la partenza dei passeggeri nei porti del network della Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, coadiuvando gli uffici della Sanità marittima, presidi del ministero della Salute, presenti in porto». © Riproduzione riservata.

Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

Accordo tra AdSP MSO e Croce Rossa italiana

Un' ambulanza per la gestione di passeggeri con sintomatologia Covid 19 Palermo-L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia

SCRITTO DA REDAZIONE



Italia , News , Porti , Trasporti martedì, luglio 28th, 2020 Un' ambulanza per la gestione di passeggeri con sintomatologia Covid 19 Palermo -L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5°, in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un' ambulanza della CRI, con proprio personale autista e medico, stazioni quotidianamente in porto, durante alcune fasce orarie, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell' ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall' autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5° e/o accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19. In tali casi, la CRI procederà a effettuare le verifiche per accertare la temperatura del paziente e isolare lo stesso e/o il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte le procedure di assistenza e le segnalazioni previste per legge. Il commento del presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: 'Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per rassicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid 19, soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso. Fin dall' inizio dell' emergenza abbiamo messo in campo tutte quelle azioni necessarie a consentire in sicurezza l' arrivo e la partenza dei passeggeri nei porti del network della Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, coadiuvando gli uffici della Sanità marittima, presidi del ministero della Salute, presenti in porto'. Leggi anche: AdSP MSO/Assemblea Generale: I risultati hanno bisogno di un gioco di squadra Porto Empedocle, 22 giugno: conferenza stampa sugli interventi infrastrutturali previsti nell' area portuale empedoclina Alan Kurdi: intervento per gestione migranti affidato al Dip. Immigrazione con supporto Croce Rossa AdSP MSO-MONTI: ANCHE PALERMO FRA I CANTIERI PER LA COSTRUZIONE DI NAVI DA CROCIERA Riqualificazione dei porti dell' AdSP Mare di Sicilia Occidentale Short URL : http://www.ilnautilus.it/?p=77499.

IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Accordo tra AdSP e Croce Rossa italiana, Monti: "Per rassicurare i passeggeri dei nostri porti"

per la gestione dei passeggeri con sintomatologia Covid



L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5°, in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese , Trapani e Porto Empedocle . Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un' ambulanza della CRI , con proprio personale autista e medico, stazioni quotidianamente in porto, durante alcune fasce orarie, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell' ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall' autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5° e/o accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19. In tali casi, la CRI procederà a effettuare le verifiche per accertare la temperatura del paziente e isolare lo stesso e/o il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte le procedure di assistenza e le segnalazioni previste per legge. Il commento del presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: ' Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per rassicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid 19, soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso. Fin dall' inizio dell' emergenza abbiamo messo in campo tutte quelle azioni necessarie a consentire in sicurezza l' arrivo e la partenza dei passeggeri nei porti del network della Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, coadiuvando gli uffici della Sanità marittima, presidi del ministero della Salute, presenti in porto '.

Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Assistere i passeggeri con influenza, accordo Adsp Palermo-Croce Rossa

Per i prossimi tre mesi un' ambulanza stazionerà nelle fasi di imbarco e sbarco per assistere eventuali casi influenzali o di Covid-19



L' Autorità di Sistema portuale della Sicilia Occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con influenza in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Il servizio durerà tre mesi e prevede lo stazionamento quotidiano di un' ambulanza della Croce Rossa in specifiche fasce orarie, coincidendi alle fasi di imbarco e sbarco, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso ai passeggeri, in transito nei porti del comprensorio dell' Adsp, con una temperatura superiore ai 37,5 gradi o che accusino sintomi riconducibili al Covid-19. «Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per rassicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid 19, soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso», spiega Pasqualino Monti , presidente dell' Autorità di sistema portuale sicula. «Fin dall' inizio dell' emergenza - continua - abbiamo messo in campo tutte quelle azioni necessarie a consentire in sicurezza l' arrivo e la partenza dei passeggeri nei porti del network della Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, coadiuvando gli uffici della Sanità marittima, presidi del ministero della Salute, presenti in porto». - credito immagine in alto.

LiveSicilia

Palermo, Termini Imerese

Covid, ambulanze nei porti per i passeggeri con sintomi

Accordo tra l' Autorità portuale della SIcilia occidentale e la Cri


LIVESICILIA

LiveSicilia.it / Cronaca / Covid, ambulanze nei porti per i passeggeri con sintomi

Covid, ambulanze nei porti per i passeggeri con sintomi

Accordo tra l'Autorità portuale della Sicilia occidentale e la Cri

PALERMO - L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5°, in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle.

Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un'ambulanza della CRI, con proprio personale autista e medico, stazioni quotidianamente in porto, durante alcune fasce orarie, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell'ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall'autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5° e/o accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19. In tali casi, la CRI procederà a effettuare le verifiche per accertare la temperatura del paziente e isolare lo stesso e/o il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte le procedure di assistenza e le segnalazioni previste per legge.

Dice il presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: "Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per rassicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid 19, soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso. Fin dall'inizio dell'emergenza abbiamo messo in campo tutte quelle azioni necessarie a consentire in sicurezza l'arrivo e la partenza dei passeggeri nei porti del network della Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, coadiuvando gli uffici della Sanità marittima, presidi del ministero della Salute, presenti in porto". (ANSA).

PALERMO - L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5°, in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un' ambulanza della CRI, con proprio personale autista e medico, stazioni quotidianamente in porto, durante alcune fasce orarie, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell' ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall' autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5° e/o accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19. In tali casi, la CRI procederà a effettuare le verifiche per accertare la temperatura del paziente e isolare lo stesso e/o il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte le procedure di assistenza e le segnalazioni previste per legge. Dice il presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: "Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per rassicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid 19, soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso. Fin dall' inizio dell' emergenza abbiamo messo in campo tutte quelle azioni necessarie a consentire in sicurezza l' arrivo e la partenza dei passeggeri nei porti del network della Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, coadiuvando gli uffici della Sanità marittima, presidi del ministero della Salute, presenti in porto". (ANSA).

MadonieLive

Palermo, Termini Imerese

Covid-19, accordo Autorità Portuale e Croce Rossa

L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5°, in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle.Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un' ambulanza della CRI, con proprio []



L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5°, in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un' ambulanza della CRI, con proprio personale autista e medico, stazioni quotidianamente in porto, durante alcune fasce orarie, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell' ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall' autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5° e/o accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19. In tali casi, la CRI procederà a effettuare le verifiche per accertare la temperatura del paziente e isolare lo stesso e/o il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte le procedure di assistenza e le segnalazioni previste per legge. Il commento del presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: 'Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per rassicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid 19, soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso. Fin dall' inizio dell' emergenza abbiamo messo in campo tutte quelle azioni necessarie a consentire in sicurezza l' arrivo e la partenza dei passeggeri nei porti del network della Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, coadiuvando gli uffici della Sanità marittima, presidi del ministero della Salute, presenti in porto'.

Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

Palermo: accordo tra AdSp e Croce Rossa

Un'ambulanza per la gestione di passeggeri con sintomatologia Covid-19

Redazione



image_pdfimage_print PALERMO L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5 gradi, in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un'ambulanza della CRI, con proprio personale autista e medico, stazioni quotidianamente in porto, durante alcune fasce orarie, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell'ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall'autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5 gradi o che accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19. In tali casi, la CRI procederà a effettuare le verifiche per accertare la temperatura del paziente e isolare lo stesso ed eventualmente anche il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte le procedure di assistenza e le segnalazioni previste per legge. Soddisfatto per l'intesa raggiunta, il presidente dell'AdSp del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, ha dichiarato: Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per rassicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid-19, soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso. Fin dall'inizio dell'emergenza abbiamo messo in campo tutte quelle azioni necessarie a consentire in sicurezza l'arrivo e la partenza dei passeggeri nei porti del network della Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, coadiuvando gli uffici della Sanità marittima, presidi del ministero della Salute, presenti in porto.

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

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Porto, un' ambulanza "aspetterà" i passeggeri con temperatura superiore a 37,5°

L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale oggi ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana


PALERMOTODAY Cronaca

Porto, un'ambulanza "aspetterà" i passeggeri con temperatura superiore a 37,5°

L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale oggi ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana

I più letti di oggi

L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5°, in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle.

Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un'ambulanza della Croce Rossa, con proprio personale autista e medico, stazioni quotidianamente in porto, durante alcune fasce orarie, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell'ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall'autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5° e/o accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19. In tali casi, la Croce rossa procederà a effettuare le verifiche per accertare la temperatura del paziente e isolare lo stesso e/o il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte le procedure di assistenza e le segnalazioni previste per legge.

Il commento del presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: "Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per rassicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid 19, soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso. Fin dall'inizio dell'emergenza abbiamo messo in campo tutte quelle azioni necessarie a consentire in sicurezza l'arrivo e la partenza dei passeggeri nei porti del network della Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, coadiuvando gli uffici della Sanità marittima, presidi del ministero della Salute, presenti in porto".

In Evidenza

L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5°, in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle.Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un' ambulanza della Croce Rossa, con proprio personale autista e medico, stazioni quotidianamente in porto, durante alcune fasce orarie, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell' ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall' autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5° e/o accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19. In tali casi, la Croce rossa procederà a effettuare le verifiche per accertare la temperatura del paziente e isolare lo stesso e/o il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte le procedure di assistenza e le segnalazioni previste per legge. Il commento del presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: "Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per rassicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid 19, soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso. Fin dall' inizio dell' emergenza abbiamo messo in campo tutte quelle azioni necessarie a consentire in sicurezza l' arrivo e la partenza dei passeggeri nei porti del network della Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, coadiuvando gli uffici della Sanità marittima, presidi del ministero della Salute, presenti in porto".

Primo Magazine

Palermo, Termini Imerese

Accordo tra AdSP Mare di Sicilia Occidentalee Croce Rossa italiana

GAM EDITORI



29 luglio 2020 - L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha stretto una collaborazione con la Croce Rossa italiana per la gestione dei passeggeri con temperatura superiore a 37,5°, in partenza dai porti di Palermo e Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Il servizio avrà durata di tre mesi e prevede che un' ambulanza della CRI, con proprio personale autista e medico, stazioni quotidianamente in porto, durante alcune fasce orarie, per prestare assistenza sanitaria e di primo soccorso nell' ipotesi in cui, a seguito dei controlli effettuati nei porti da parte del personale addetto e/o dall' autorità sanitaria, emerga che un passeggero abbia una temperatura superiore ai 37,5° e/o accusi una sintomatologia riconducibile al Covid-19. In tali casi, la CRI procederà a effettuare le verifiche per accertare la temperatura del paziente e isolare lo stesso e/o il nucleo familiare in ambulanza o in ambiente idoneo ed espletare tutte le procedure di assistenza e le segnalazioni previste per legge. Il commento del presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti: "Abbiamo ritenuto opportuno attivare, a nostre spese, questa convenzione con la Croce Rossa Italiana, per rassicurare ulteriormente i passeggeri dei nostri porti su un tempestivo intervento in caso di sintomatologia da Covid 19, soprattutto in questi mesi estivi di grande flusso. Fin dall' inizio dell' emergenza abbiamo messo in campo tutte quelle azioni necessarie a consentire in sicurezza l' arrivo e la partenza dei passeggeri nei porti del network della Sicilia occidentale, da Palermo a Termini Imerese, da Trapani a Porto Empedocle, coadiuvando gli uffici della Sanità marittima, presidi del ministero della Salute, presenti in porto".

La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

Crociere, cresce il pressing


LA GAZZETTA MARITTIMA

Crociere, cresce il pressing

ROMA Il mondo delle crociere, congelato dall'inizio della pandemia con risultati disastrosi anche per l'economia turistica, preme sull'acceleratore per ripartire. Con una formula che debba aiutare la ripresa almeno dei tour sui porti nazionali, avendo già adottato sulle navi tutti più sofisticati sistemi di garanzia sanitaria anti-virus. Numerose le prese di posizione, che si succedono di ora in ora. Da Palermo arriva il messaggio del presidente dell'AdSP. Il Mezzogiorno non può permettersi di perdere anche le crociere. Pasqualino Monti, presidente del sistema portuale che comprende Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle e che più di ogni altro ha scommesso investendo sul mercato passeggeri, scende in campo con decisione sul problema della ripartenza delle navi da crociere dai porti italiani. Ulteriori rinvii nel via libera alle crociere nei porti italiani precisa annienterebbero la stagione crocieristica 2020, posticipando alla primavera del 2021 la ripresa di un mercato che sarà condannato a subirà danni, diretti e indotti, insanabili. Ci rivolgiamo in particolare al Ministro della Salute, Roberto Speranza afferma Monti nella convinzione che i ritardi, anche nella definizione di una data per la riapertura dei porti al mercato crocieristico, non siano frutto di una scelta deliberata, bensì una sommatoria di problemi che il Ministero della Salute si trova ad affrontare in questa fase delicatissima di ripresa post-emergenza Covid. Secondo Monti, proprio la riapertura, graduale e giustamente ispirata alla massima prudenza e al mantenimento dei più alti livelli di sicurezza nelle attività a terra, spiana oggi la strada per un'effettiva riattivazione delle crociere in partenza dai porti italiani. Ciò sulla base di un protocollo messo a punto dalle compagnie in collaborazione con il Ministero dei Trasporti che prevede l'adozione di una serie di misure in grado di garantire la sicurezza e la salute di passeggeri e marittimi in ogni fase operativa della crociera. I porti del Sistema del Mare di Sicilia Occidentale afferma Pasqualino Monti hanno investito con convinzione sulla crescita del mercato crocieristico, avviando un processo di riqualificazione globale che riguarda anche le città portuali, facendo decollare infrastrutture che erano al palo da decenni, assegnando concessioni, proprio a gruppi crocieristici leader che sono destinate a produrre un gettito importante per lo Stato. Ma quello che più ci preoccupa in questo momento non è la sola partita portuale: le crociere significano sviluppo e qualificazione del turismo nell'intero Mezzogiorno, significano una prospettiva di occupazione stabile in aree già complesse che stanno subendo in maniera pesantissima il tracollo nei flussi turistici internazionali. Ancora Monti: La chiusura di un mercato che vede uno dei player principali, Fincantieri, essere leader mondiale nella costruzione di navi da crociera, non è un bel segnale in termini industriali. L'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, quindi lo Stato, investe anche nella realizzazione di cantieri navali che diano la possibilità proprio a Fincantieri di rispondere ai tanti ordini per la costruzione di nuove navi: è un controsenso, allora, tentennare sulla ripartenza. Correttissimo tutelare la salute pubblica, non risparmiamo protocolli di sicurezza sanitaria a bordo, come è stato fatto a terra, ma facciamo ripartire il mercato. Palermo e i porti del Sistema della Sicilia Occidentale, sono pronti a farsi capofila di una iniziativa congiunta che coinvolga anche gli altri porti del Mezzogiorno e le realtà economiche locali che stanno pagando un prezzo altissimo al prolungato lockdown delle crociere con l'obiettivo di far giungere un appello immediato al Ministro della Salute. Anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sostiene la necessità della ripartenza delle navi da crociera dai porti italiani. Una ripresa graduale e improntata al mantenimento dei più alti livelli di sicurezza nelle attività a terra, costituirebbe il primo passo importante verso la riattivazione del

settore crocieristico

La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

che ha subìto un lungo stop a causa dell'emergenza Covid-19. Il protocollo messo a punto dalle compagnie in collaborazione con il Ministero dei Trasporti prevede l'adozione di una serie di misure che possono garantire la sicurezza e la salute di passeggeri e marittimi in ogni fase operativa della crociera. I porti dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale a fine 2019 rappresentavano uno dei più importanti sistemi portuali nel Mediterraneo per le crociere con 435 navi ospitate ed oltre 2 milioni di crocieristi. Questo settore per Savona e per Genova, home port rispettivamente di Costa Crociere e di MSC Crociere, significa sviluppo economico, promozione turistica del territorio oltre che opportunità di occupazione stabile in aree che oggi stanno subendo in maniera pesante il tracollo nei flussi turistici internazionali. Nel dare massima priorità alla tutela della salute dei cittadini, è importante fare ogni sforzo al fine di riavviare il mercato delle crociere con la garanzia di protocolli di sicurezza sanitaria a bordo così come a terra. Il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio al riguardo ha commentato: Costa Crociere a Savona, in questi anni, è stata motore dello sviluppo economico, turistico e sociale della Città. I dati raccolti nel rapporto Costa 2018 stimano in 125 milioni di euro l'impatto economico sulla Città home port, con quasi 900.000 passeggeri movimentati all'anno, oltre 700 posti di lavoro e rapporti con 30 fornitori. La Città di Savona auspica di poter accogliere, quanto prima, i turisti nella consapevolezza che i protocolli di sicurezza, messi a punto e condivisi dalle maggiori compagnie, garantiscono le condizioni per la ripartenza di uno dei comparti che hanno più sofferto in questo grave periodo di crisi globale. * La Federazione Italiana Piloti dei Porti scrivono il presidente Luigi Mennella e il direttore Giacomo Scarpati guarda con estrema attenzione alla ripartenza del traffico crocieristico all'interno del territorio nazionale. La ripresa di questa attività, che in Europa vale 50 miliardi di euro del quale l'Italia rappresenta il 25% e che nel 2019 ha visto muovere la cifra record di 13 milioni di croceristi, significa ridare linfa vitale ai Porti italiani e in generale al tutto il cluster marittimo che nel nostro Paese rappresenta 1 milione di addetti e 3 punti di PIL nazionale. Come parte integrante di questo sistema, Fedepiloti si augura vivamente che il prossimo Consiglio dei Ministri del 31 luglio 2020, possa autorizzare la ripartenza delle crociere nelle date indicate più volte dalle compagnie di navigazione e dalle Associazioni armatoriali. Le stesse compagnie che dal primo giorno di emergenza Covid-19, hanno lavorato senza sosta per lo sviluppo di un nuovo protocollo operativo per la salute e la sicurezza da attuare alla ripresa delle attività. Tornare a navigare sarebbe un segnale forte e di responsabilità che tutto il settore marittimo attende da tempo per contribuire alla propria rinascita dopo la profonda crisi economica e lavorativa derivata dall'emergenza sanitaria da Covid-19. Un volano che riporterebbe in attività anche tanti lavoratori marittimi, circa 1200 addetti ad imbarcazione, che stabilmente prestano servizio sulle navi da crociera italiane e internazionali. Fedepiloti continuerà ad offrire il proprio servizio di alto livello garantendo il rispetto massimo delle misure di sicurezza previste nell'ultimo DCPM e contribuendo, come ha sempre continuato a fare anche durante il lockdown, al normale svolgimento dell'attività portuale.

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

giornaledisicilia.it

Palermo, Termini Imerese

A Sant' Erasmo torna un pezzo di mare, un' area verde al posto del distributore



Anni di lotta, a Palermo, per rimuovere dal bel panorama del porticciolo di Sant' Erasmo quell' ospite molto indesiderato e ora la vittoria. Non è più lì a deturpare l' orizzonte e a prendersi il posto al sole (anzi all' ombra, sotto due splendidi alberi) davanti al mare. È stato rimosso il distributore di benzina , al suo posto, fioriere e panchine vista golfo. Resta ancora qualche pezzo di cemento e la cisterna, ma per quella servirà un' apposita gara. «Un fatto significativo che fa ben sperare per la riconquista di tutta la Costa di Levante che prevede un giardino affacciato sul mare e non più la discarica che ancora vi insiste - commenta l' avvocato Carlo Pezzino Rao, presidente del Comitato per la rinascita della costa e del mare -. Il primo intervento sarà dal porticciolo sino alla foce del fiume Oreto con la dismissione di tutte, per fortuna piccole, strutture abusive». Per la battaglia, è stato decisivo il supporto di Pasqualino Monti, attuale presidente dell' Autorità portuale. La nuova vita del porticciolo - come scrive Connie Transirico sul Giornale di Sicilia in edicola - consente già l' attracco di piccole imbarcazioni per la pesca sotto costa e prevede nella caletta laterale un punto di partenza per escursioni nel golfo, sino a Mondello da un lato e sino a Cefalù dall' altro. © Riproduzione riservata.

Informare

Focus

Nel secondo trimestre il traffico delle merci nei porti tunisini è diminuito del -4,2%



Nella prima metà del 2020 è stata registrata una crescita del +1,9% Nel secondo trimestre di quest' anno il traffico delle merci movimentato dai porti tunisini è diminuito del -4,2% essendo ammontato a 6,4 milioni di tonnellate rispetto a 6,7 milioni di tonnellate nel periodo aprile-giugno del 2019. Le sole merci allo sbarco sono state pari a 4,2 milioni di tonnellate (+0,5%) e quelle all' imbarco a 2,1 milioni di tonnellate (-12,3%). Complessivamente il traffico delle merci varie è stato di 1,8 milioni di tonnellate (-12,0%), incluse 966mila tonnellate di merci in container (-10,0%) e 388mila tonnellate di rotabili (-28,1%). Nel settore delle rinfuse liquide sono state movimentate 1,8 milioni di tonnellate di idrocarburi (-0,4%) e 238mila tonnellate di altri carichi (-6,5%). Nel segmento delle rinfuse solide i cereali hanno totalizzato 1,5 milioni di tonnellate (+17,8%) e le altre tipologie di rinfuse meno di 1,1 milioni di tonnellate (-18,2%). L' emergenza sanitaria per il Covid-19, oltre all' impatto negativo sul traffico delle merci, ha avuto un effetto ancora più accentuato sul traffico dei passeggeri transitati nei porti tunisini che nel secondo trimestre di quest' anno è stato di oltre 5mila unità (-95%). Nel primo semestre del 2020 il traffico delle merci è ammontato ad un totale di 13,5 milioni di tonnellate, in crescita del +1,9% sulla prima metà dello scorso anno. Le merci varie sono state 3,9 milioni di tonnellate (-2,8%), le rinfuse liquide 4,4 milioni di tonnellate (+11,5%) e le rinfuse secche 5,1 milioni di tonnellate (-1,6%).

Ansa

Focus

Venezia: Unesco, crociere fino 2020, poi via da laguna

L' ultimo rapporto chiede anche lo stop dei grattacieli del mare a Mestre



L' Unesco concorda per Venezia sullo spostamento provvisorio, entro fine 2020, delle grandi navi da crociera a Marghera, ma ribadisce nel lungo termine l' esigenza di portare "fuori della laguna" i grattacieli del mare, comprese le grandi porta-container. L' organizzazione delle Nazioni Unite chiede anche agli amministratori di ridurre i voli sull' aeroporto 'Marco Polo' di Tessera, e di fermare la corsa a edifici e hotel sempre più alti a Mestre, limitando le nuove costruzioni ad un massimo di 8 piani. Sono alcune delle raccomandazioni che l' Unesco - riferisce il 'Corriere del Veneto' - ha inserito nel rapporto stilato dopo l' ultima missione dei propri ispettori, a fine gennaio 2020. Sulle grandi navi, tuttavia, l' Unesco esprime contrarietà a nuovi scavi dei canali eistenti, come il Vittorio Emanuele, che dovrebbe consentire alle navi l' aggiramento di San Marco per arrivare da un' altra strada in Marittima. Sui flussi turistici in città, infine, l' organizzazione dell' Onu riconosce al Comune di Venezia i passi avanti fatti nella gestione - dall' istituzione della smart control room, al progetto del contributo di accesso) per i turisti 'di giornata' - ma sottolinea che il problema resta quello di "un numero di visitatori che eccede largamente la capacità della città". (ANSA).

Ship Mag

Focus

Tutti sul ponte della nave da crociera: la foto dell' assembramento diventa un caso negli Usa



Boston - E' bastata una foto in cui l' assembramento di passeggeri sul ponte superiore risulta evidente: sono tutti attaccati l' uno all' altro, a godersi musica e tramonto sulla baia di Boston. La foto l' ha scattata una cittadina che passeggiava tra i moli del porto americano e l' ha postata sui social, lasciando che diventasse virale. How is this crowded party boat in Boston Harbor allowed? pic.twitter.com/HfGILXWLrE - Marty Walz (@MartyWalzAssoc) July 26, 2020 Quell' immagine ora è diventata anche un caso. Alla compagnia, la Bay State Cruise Company proprietaria della Princetown II , è stato ordinato di sospendere immediatamente i viaggi e il sindaco della città ha condannato l' episodio. Persino il governatore del Massachusetts è sceso in campo. La società effettua servizi traghetti e enache mini crociere in quello specchio acqueo. La Bay State Cruise Company si difende: "Viaggiavamo con il 33% dei passeggeri a bordo e le distanze sono state tutte rispettate " spiega la società che però ammette come in questo momento conti anche la percezione di quello che accade. E per questo l' armatore ha deciso £di scusarsi per la fotografia".

Ship Mag

Focus

L' Europa insiste: nuova guida per "facilitare la ripartenza delle crociere" / Il documento



L' Europa insiste: nuova guida per "facilitare la ripartenza delle crociere" / Il documento 28 Luglio 2020 - Redazione Bruxelles - L' Europa continua a premere per "faciliatare" la ripartenza delle crociere. European Centre for Disease Prevention and Control (ECDC) e la European Maritime Safety Agency (EMSA) hanno diramato altre linee guida per le compagnie. "L' biettivo della guida - spiega l' ECDC - è facilitare la ripartenza delle navi da crociera in Europa, con la raccomandazione di rispettare misure minime di sicurezza che dovranno poi essere messe in pratica dagli attori coinvolti. La guida si intende per le navi europee che affrontano viaggi internazionali e per quelle che approdano in un porto europeo diverso rispetto a quello della propria bandiera".

Ship Mag

Focus

Azamara scommette sulle crociere nel Mediterraneo: "C' è una forte domanda per il 2021"



Milano - Azamara è convinta che ci sarà una forte domanda per le crociere in Europa già nel 2021. Dal sondaggio inviato a 6.000 membri fidelizzati dal brand delle crociere, emerge che quasi il 50% è desideroso di fare una crociera nei prossimi 12 mesi e più del 40% dei partecipanti è disposto a prendere voli lunghi oltre le 10 ore. Le rotte del Mediterraneo si stanno rivelando più popolari per il 2021, seguite da Australia e Nuova Zelanda, Islanda, Norvegia e Isole britanniche. Nell' offerta della compagnia prevista per il 2021 ci sono un viaggio di sette notti in Italia ad aprile, che parte da Monaco a bordo della Azamara Journey e arriva anche a Santa Margherita, poi la Costiera Amalfitana e infine Roma. Da settembre 2021 è prevista una crociera in Francia di 10 notti e quattro porti tra cui Honfleur, Parigi, Nantes e Bordeaux. C' è anche il viaggio da 12 notti con partenza a ottobre 2021, destinazione la Grecia.

Ship Mag

Focus

Crociere, la Grecia riparte: il governo apre sei porti

Roma- Il ministro del turismo greco ha annunciato che sei porti del Paese, compre il Pireo, saranno riaperti da sabato alle navi da crociera E' stato Harry Theoharis, ministro del turismo ellenico che ha preso carta e penna e ha inviato una missiva a a Clia (la Cruise Lines International Association) e ai tre maggiori operatori di crociere spiegando l' iniziativa. I porti pronti a riaprire sono Atene (Piero), Rodi, Iraklio, Volo, Corfu e Katakolo. "Tutte le navi da crociera sono benvenute nel nostro Paese così che possano garantire un' esperienza unica ai loro ospiti" ha detto il ministro.



La Gazzetta Marittima

Focus

Monitoraggio del mare post-Covid: acque limpide e meno solidi sospesi


LA GAZZETTA MARITTIMA

Monitoraggio del mare post-Covid: acque limpide e meno solidi sospesi

ROMA Acque particolarmente limpide e una situazione nel complesso stabile per le sostanze legate alle attività produttive. È il primo quadro generale che emerge dal monitoraggio straordinario effettuato dal Sistema nazionale per la protezione dell'ambiente (SNPA) e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. A partire dal mese di aprile, su richiesta del Ministero dell'Ambiente, è stata avviata una campagna di analisi in mare oltre quelle ordinarie per fotografare gli effetti del lockdown sulle acque italiane. Il monitoraggio è stato condotto in 457 stazioni di prelievo lungo tutto l'arco costiero nazionale, scelte tra quelle che presentavano dati storici confrontabili con quelli 2020. Lo scopo di questa indagine straordinaria spiega il ministro dell'ambiente Sergio Costa era proprio quello di conoscere lo stato di salute dei nostri mari a ridosso del lockdown per avere evidenza scientifica di quello che già i nostri occhi potevano verificare, ovvero mari più limpido e un ambiente più pulito. Oggi questi dati ci fanno conferma di tutto questo. Il nostro impegno ora è fare sì che questi standard di qualità siano mantenuti nella costruzione di una nuova normalità green. Elemento comune a diverse regioni è la particolare trasparenza del mare, con valori superiori alle medie stagionali. In alcuni tratti del ponente ligure la visibilità della colonna d'acqua arriva fino a 15 metri di profondità, quando normalmente raggiungeva i 10 m; aumentata la trasparenza anche in diverse località del Lazio. Ad influire su questo fenomeno non è solo l'assenza delle attività umane: la scarsità delle piogge e particolari fattori meteo-climatici hanno portato in mare una quantità minore di solidi sospesi. Arpa Emilia Romagna ha effettuato studi sui materiali sospesi in mare utilizzando il sistema di osservazione satellitare Copernicus: grazie al Sentinel-3 è stato possibile osservare dall'alto (per poi verificare in situ) la diminuzione delle particelle presenti in acqua rispetto agli anni precedenti, specialmente alla foce del Po. Specifiche indagini alle foci dei due principali fiumi italiani, Po ed Adige, sono state condotte da Arpa Veneto, Ispra e Capitaneria di Porto di Venezia. Il monitoraggio straordinario ha indagato la presenza in mare di metalli, fitofarmaci, solventi e altre sostanze legate alle attività produttive, oltre che i principali parametri chimici, correlabili con gli apporti organici riversati in mare (del fosforo, azoto, ecc). Un tratto che accomuna alcune regioni è la presenza di una minor quantità di nutrienti rispetto agli anni passati: i composti dell'azoto e del fosforo influiscono significativamente sulle condizioni trofiche e sono una delle cause di alterazione (eutrofizzazione) delle acque marine costiere.

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