ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

mercoledì, 21 ottobre 2020

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data

mercoledì, 21 ottobre 2020

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

21/10/2020 **Corriere della Sera** 8
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **Il Fatto Quotidiano** 9
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **Il Giornale** 10
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **Il Giorno** 11
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **Il Manifesto** 12
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **Il Mattino** 13
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **Il Messaggero** 14
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **Il Resto del Carlino** 15
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **Il Secolo XIX** 16
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **Il Sole 24 Ore** 17
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **Il Tempo** 18
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **Italia Oggi** 19
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **La Nazione** 20
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **La Repubblica** 21
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **La Stampa** 22
Prima pagina del 21/10/2020

21/10/2020 **MF** 23
Prima pagina del 21/10/2020

Trieste

21/10/2020 **Il Piccolo** Pagina 20 *DIEGO D' AMELIO* 24
Slitta l' avvio dei lavori per l' allungamento del terminal al Molo VII

21/10/2020 **Il Piccolo** Pagina 21 *D.D.A.* 26
L' analisi impietosa di Zerbini «Traffici in calo per il Covid E a regnare è l' incertezza»

21/10/2020 **Il Piccolo** Pagina 22 *LORENZO DEGRASSI* 28
Il futuro di Porto vecchio tra "logiche pattumiera" e l' assenza di strategie

20/10/2020 **Shipping Italy** 29
Trasbordo di quattro motori per Aprile Project nel porto di Trieste

Venezia

21/10/2020 **Corriere del Veneto** Pagina 11 *Alberto Zorzi* 30
Mose, conca pronta tra un anno Brugnaro rilancia l'offshore

21/10/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 19 *A.V.* 31
Brugnaro convoca il Porto «La conca di navigazione e le crociere a Marghera»

21/10/2020 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 1 32
Venezia, col MoSE l'Adsp vorrebbe il porto regolato

21/10/2020 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 14 33
Venezia col MoSE

21/10/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 19 *ALBERTO VITUCCI* 34
Il commissario Fiengo resta al suo posto «Dovrà presentare rendiconti e relazioni»

21/10/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 27 35
ELISABETTA B. ANZOLETTIDANIELE ZENNARO
Punta Colombi fa spazio al nuovo mercato ittico dopo il no al deposito Gpl

21/10/2020 **La Gazzetta Marittima** 36
Urgente la riforma della riforma portuale

Genova, Voltri

21/10/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 17 *SIMONE GALLOTTI* 38
Porti di Genova e Savona, per il dopo-Sanguineri spunta Simona Coppola

21/10/2020 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 5 39
Compagnia l' accordo sul bilancio è in dirittura

21/10/2020 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 1 40
Governi esteri in pressing sui porti

21/10/2020 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 6 41
Con lo Smart terminal l'Agenzia delle dogane rilancia il pre-clearing delle merci nei porti liguri

20/10/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 42
Smart terminal a Genova e La Spezia

20/10/2020 **Transportonline** 43
Porti liguri, sdoganamento in mare ora è più veloce

La Spezia

21/10/2020 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 53 44
Roncallo lascia la guida dell' Authority spezzina Pronta ad assumere la vicepresidenza dell' Art

20/10/2020 **Citta della Spezia** 45
Cgil: Grazie ed auguri di buon lavoro a Carla Roncallo

21/10/2020 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 3 46
La spezia primo scalo nazionale nel rifornimento di gas naturale l'esordio con costa smeralda

20/10/2020 **Citta della Spezia** 47
Dopo lo sdoganamento in mare, il porto si fa "smart"

20/10/2020 **Citta della Spezia** 48
Una fontana in mezzo al mare, la pratica continua

Ravenna

21/10/2020 **Il Resto del Carlino** Pagina 24 49
Porti, patto da Ravenna a Ancona

21/10/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)** Pagina 42 50
Intesa con le Dogane per il rilancio

20/10/2020 **Ansa** 51
Porti:intesa Dogane-Authority Adriatico Centro e Centro Nord

20/10/2020 **FerPress** 52
Bologna: siglata intesa tra Agenzia Dogane, AdSP Adriatico centrale e Adriatico centro settentrionale per tavoli tecnici permanenti

20/10/2020 **Informare** 53
Protocolli d' intesa tra Dogane e Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico Centro Settentrionale e Centrale

20/10/2020 **Lugonotizie** 54
Export via mare: anche il porto di Ravenna tra siti portuali resi maggiormente competitivi in futuro

20/10/2020 **Lugonotizie** 55
Anche per il presidente Rossi un nuovo grande terminal container a Ravenna non ha senso?

20/10/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 56
Intesa su Tavoli Tecnici Permanenti

20/10/2020 **ravennawebtv.it** 57
Manzoli (Ravenna in Comune): "Anche per il presidente Rossi un nuovo grande terminal container non ha senso?"

20/10/2020 **Ship Mag** *Redazione* 58
Dogane: logistica del futuro, "tavoli permanenti" per i porti di Ravenna e Ancona

Marina di Carrara

21/10/2020 **Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)** Pagina 23 *L.B.LIBERO RED DOLCE* 59
Al Porto aumentano i traffici ma per 14 diminuisce il lavoro

Livorno

21/10/2020 **Il Tirreno** Pagina 26 *MAURO ZUCCHELLI* 60
Il porto in mano al Tar Lo scontro è anche sul piano dell' Authority

21/10/2020 **Il Tirreno** Pagina 26 *M.Z.* 62
Così la Sponda Est diventò il ring più importante

21/10/2020 **Il Tirreno** Pagina 27 *M.Z.* 63
Finalmente dopo 8 mesi di stop è tornata una nave da crociera

21/10/2020 **Il Tirreno** Pagina 27 64
«Spero sia l' inizio di una ripresa graduale»

20/10/2020 **Corriere Marittimo** 65
MSC Magnifica è ritornata a Livorno - Sei scali fino a dicembre

20/10/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 66
Msc Magnifica riporta le crociere a Livorno

20/10/2020 **Sea Reporter** 67
Msc Magnifica riparte dall' Italia con una crociera di 10 notti nel mediterraneo occidentale e orientale che tocca Malta e Grecia

21/10/2020 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 49 68
Idrogeno e sostenibilità Ciclo di webinar

20/10/2020 **Port News** *di Redazione Port News* 69
La rivoluzione dell' idrogeno è vicina?

20/10/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 70
Idrogeno tra geopolitica ed economia mondiale

20/10/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 71
Protesta lavoratori Usb del porto di Livorno

20/10/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 72
Massimo Provinciali dialoga coi lavoratori in protesta

21/10/2020 **La Gazzetta Marittima** 73
Allo Yacht Club Livorno sul Master Plan portuale | La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

21/10/2020 **Corriere Adriatico** Pagina 16 74
Patto Authority-Dogane per la competitività della logistica portuale

21/10/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 44 75
Intesa con le Dogane: «Più competitività»

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/10/2020 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 36 76
Porto troppo caro, salta la linea per Palermo Authority sotto accusa `

21/10/2020 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 36 78
Sorpresa di Molo Vespucci: «Non è un atto definitivo»

20/10/2020 **FerPress** 79
AdSP Tirreno centro settentrionale: al via confronto con il cluster portuale su revisione diritti di porto. Nessun decreto definitivo

20/10/2020 **Informazioni Marittime** 80
Civitavecchia più cara, perché i portuali attaccano l' Autorità di sistema?

20/10/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 82
Revisione diritti portuali a Civitavecchia

20/10/2020 **Ship Mag** *Redazione* 83
Civitavecchia, il console Luciani: "Authority senza visione, serve discontinuità con il passato"

20/10/2020 **Shipping Italy** 84
Compagnia Portuale di Civitavecchia contro tutti: nel mirino Msc, Enel, di Majo, autoproduzione e Ministero dei Trasporti

20/10/2020 **Shipping Italy** 86
Due gru mobili Liebherr entrate in servizio per Traiana

21/10/2020 **La Gazzetta Marittima** 87
Di Majo: perché mi ricandido

Napoli

21/10/2020 **Il Mattino** Pagina 26 89
Ai crocieristi è vietato fare acquisti insorgono gli artigiani del presepe

20/10/2020 **Stylo 24** 90
«Porto di Napoli, così non va: serve una strategia per rilanciarlo»

Brindisi

21/10/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 33 91
Trasporto di merce senza autorizzazioni Fioccano le multe al porto

21/10/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 33 92
Tour formativo in città per i 25 studenti dell' Istituto sui Trasporti e la Logistica

21/10/2020 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 1 93
Brindisi, il tecnico dei motori di bordo approda all'ITS

21/10/2020 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 14 94
Brindisi, tecnico ITS

20/10/2020 **Informazioni Marittime** 95
Corso produzione e logistica 4.0, gli studenti visitano i porti pugliesi

20/10/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 96
AdSp Mam: studenti in porto per uno study-tour

20/10/2020 **Puglia Live** 97
Tecnico della programmazione della produzione e la logistica 4.0: i porti dellAdSP MAM ospitano gli studenti dellITL.

Taranto

21/10/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 40 98
Scambio commerciale Italia -Turchia con lo special cargo di nave «Isartal»

21/10/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 9 99
Crociere, le navi Msc al porto per altri 4 mesi

21/10/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 9 101
Nella prima ondata Covid arrivò la Costa Favolosa

20/10/2020 **Shipping Italy** 102
Project cargo in porto a Taranto per il prolungamento del pontile liquid bulk (FOTO)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

21/10/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 32 103
Prorogata la "zona rossa" a Testa dell' Acqua

21/10/2020 **Il Quotidiano della Calabria** Pagina 19 105
«Screening generale al porto di Gioia»

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

21/10/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 21 106
Via Don Blasco, espropri ultimati

21/10/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 27 108
Porto-asse viario, viabilità e piani di sviluppo

21/10/2020 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 1 109
Messina tra demanio ed LNG

20/10/2020 **Messina Ora** 110
Turismo, a Messina una nuova "mappa" grazie ad accordo tra Comune, Camera di Commercio e Autorità Portuale

20/10/2020 **Stretto Web** 111
Messina, l' autorità portuale sulla Real Cittadella: "Incessante la nostra azione per restituire decoro alla Zona Falcata"

Trapani

21/10/2020 **TP24** 113
Porto di Trapani, progetto di dragaggio dei fondali. Ci sono fondi europei per 67 milioni

Focus

21/10/2020 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 6 114
«Ridateci il ministero del Mare»

Becce (Assiterminal): "La legge sull' autoproduzione non serviva. Nei porti manca armonizzazione delle regole"

MERCOLEDÌ 21 OTTOBRE 2020 www.corriere.it In Italia EURO 1,50 | ANNO 145 - N. 250

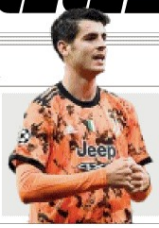
CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

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

eXena
CALZATURE DA LAVORO



Oggi tocca a Inter e Atalanta
Debutto in Champions vincono Juve e Lazio
di **Mario Sconcerti**
alle pagine 46 e 47

Domani gratis
Non solo psiche quei disturbi organici che mettono ansia
di **Danilo di Diodoro**
nel supplemento

eXena
LA SICUREZZA È PASSIONE

Campania chiusa dalle 23, in Piemonte stop ai centri commerciali nei weekend. Il ministro Speranza ai cittadini: state a casa

Si allarga il coprifuoco anti virus

Salvini vede Fontana e congela la firma dell'ordinanza lombarda: prima voglio capire bene

Salvini frena sul coprifuoco in Lombardia voluto anche dal governatore leghista Attilio Fontana. «Prima voglio leggere io l'ordinanza». La Campania invece va avanti. Il governatore Vincenzo De Luca è pronto a firmare il provvedimento che prevede da venerdì la chiusura dei locali dalle 23. In Piemonte il presidente Alberto Cirio ha annunciato che i centri commerciali, non alimentari, non potranno aprire nel fine settimana. I sindaci stanno mettendo a punto una serie di chiusure nelle zone della movida e cercare così di arginare la crescente curva dei contagi. Ieri oltre diecimila positivi al tampone, 89 i morti, il dato più alto dal 4 giugno. La Lombardia resta la regione più colpita anche in questa seconda ondata della pandemia: con 2.023 nuovi positivi, è da otto giorni consecutivi in testa alla classifica dei contagiati.
da pagina 2 a pagina 11

CALO DI FIDUCIA

di **Antonio Polito**

Si sta aprendo un divario troppo grande tra l'angoscia del Paese reale e il frastuono del Paese legale. Tra la paura di tanti italiani e la risposta del decisore politico. Così non fu in primavera. Allora ci sentimmo tutti sulla stessa barca, colti all'improvviso e a sorpresa da un uragano. Stavolta abbiamo visto arrivare la tempesta da lontano, per mesi, e ci siamo lo stesso finiti dentro.
continua a pagina 26

GIANNELLI

Il lutto Uccisa dal Covid come il designer Mari

Addio a Lea Vergine, il giorno dopo il marito

Se ne è andata il giorno dopo il marito Enzo Mari, anche lei ammalata di Covid. Lea Vergine, 82 anni, critica curiosa e indomita, impose la lettura al femminile dell'arte. Come Enzo (*con lei nel ritratto di Giuseppe Varchetta*) era ricoverata al San Raffaele di Milano .
a pagina 39 **Bucci, Trione**

IN PENNSYLVANIA

Nel «cortile» di Joe Biden dove l'America si affida a Trump

di **Massimo Gaggi**

Viaggio nella contea di Luzerne, in Pennsylvania: una regione di miniere e fabbriche da sempre democratica, quattro anni fa si schierò con Donald Trump che sconfisse Hillary Clinton con uno scarto enorme: il 20%. E anche questa volta sembra orientata a voltare ancora le spalle al candidato dem, Joe Biden «Vincerà ancora Trump — dicono — perché fa i nostri interessi e parla la nostra lingua».
a pagina 15

Lanciano Il pugno alla tempia da un 13enne

Presa la baby gang delle botte al 18enne La vittima in coma

È stato il più giovane della banda, un tredicenne, a sferrare il pugno alla tempia che nella notte fra sabato e domenica ha mandato in coma Giuseppe Pio D'Astolfo, il 18enne di Lanciano. I carabinieri hanno identificato tutti i protagonisti del pestaggio grazie alle immagini prese da alcune telecamere che sorvegliano la stazione ferroviaria, ma anche grazie e preziose testimonianze: i denunciati sono giovani appartenenti alla stessa famiglia rom, tre sono giovanissimi e due maggiorenni.
a pagina 19 **Catenaro**

SCELTE CONDIVISE

di **Walter Veltroni**

Ma se, in questo momento drammatico per l'Italia, governo e opposizione trovassero, nel rispetto dei ruoli, uno strumento di permanente consultazione e condivisione delle scelte fondamentali? Ci sono contingenze, nella storia di un Paese, in cui le ragioni di parte dovrebbero essere superate dagli interessi generali.
continua a pagina 12

LE INTERVISTE

IL COMMISSARIO ARCURI

«In due mesi raddoppieremo i tamponi»

di **Federico Fubini**

Il super commissario Arcuri: «Raddoppieremo i tamponi in due mesi. I medici di base faranno i test e cureremo le persone a casa loro».
a pagina 9

IL PRESIDENTE DELL'ISS BRUSAFERRO

«Limitiamoci alle attività necessarie»

di **Margherita De Bac**

La situazione non è fuori controllo dice Silvio Brusaferro, dell'Istituto superiore di sanità, «ma bisogna limitare le attività non necessarie».
a pagina 5

DATAROOM

Meno sbarchi con i porti chiusi?

di **Milena Gabanelli** e **Simona Ravizza**

I decreti Sicurezza voluti da Salvini, le modifiche del ministro Lamorgese e l'andamento degli sbarchi. Dall'analisi dei numeri la verità sui flussi dei migranti.
a pagina 21

IL CAFFÈ di **Massimo Gramellini**

Navigammo gli stessi Mari

Quando le due parti di una coppia che è stata insieme per tutta la vita vanno incontro alla morte l'una dopo l'altra, come se non volessero riposarsi in solitudine neanche un po', si entra nel territorio dell'insondabile, che è quello di competenza dell'amore. Nel caso di Lea Vergine e di suo marito Enzo Mari, siamo oltretutto lontanissimi da ogni modello tradizionale. Si conobbero a Milano già diversamente sposati, andarono subito a convivere e furono denunciati per concubinaggio e per ripicca dai portinai, a cui Mari contestava di ammorbare il condominio con le fritture di salsicce. Da allora Enzo e Lea sono rimasti liberamente incollati per 54 anni, gestendo due ego zuppi di talento e dunque non facili: critica d'arte e anticonformista lei, designer immenso e spigoloso lui. Si sono amati litigando fino alla fine, e hanno condiviso i successi e le malattie, compreso il Covid che ha dato loro l'ultima spinta, portandoli via a ventiquattr'ore di distanza l'uno dall'altra.

In un'intervista di alcuni anni fa, Lea Vergine definì il loro rapporto un'ossessione «al di là di ogni logica e di ogni ragionevolezza», come ogni amore che si rispetti. Entrambi parlavano dell'altra metà come di un coniuge, di un amico e di un compagno di vita. L'incastro perfetto, proprio perché imperfetto, dal momento che quel tipo di amore lì, per il quale ogni aggettivo sarebbe un limite, non ha alcuna intenzione di renderci perfetti. Si accontenta di farci diventare completi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

Sánchez, l'alleato spagnolo del Pd, non si fa problemi: "Il Mes? A noi il debito lo compra la Bce". E il primo bond Ue sbanca. Ma i nostri provincialotti insistono

CRASTAN 1870 100% ORZO ITALIANO

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Mercoledì 21 ottobre 2020 - Anno 12 - n° 291
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00
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

RIGGIO: RIINA NON C'ENTRA

Il pentito: "Stragi del '93 suggerite dal dr. Dell'Utri"

CALAPÀ A PAG. 17

INCHIESTA PER CORRUZIONE

Le intercettazioni fra Siri e Arata (e l'sms di Salvini)

PACELLI A PAG. 11

CONSIP, BONIFAZI SU RUSSO

"Romeo lo portò l'amico di Tiziano per aiutare il Pd"

LILLO A PAG. 10

STUDIO RISERVATO L'ALLARME INASCOLTATO DEL CTS DELLA REGIONE LOMBARDIA

"Milano doveva andare in lockdown da venerdì"

OLIVA E SPARACIARI A PAG. 4 - 5

L'ULTIMA OFFERTA

Respinta ancora Cdp: ai Benetton non basta mai

DI FOGGIA A PAG. 9

I MALUMORI NEL PD

Gualtieri, il dem anti-Mes più fedele al premier

MARRA A PAG. 6 - 7

GLI STATI GENERALI

Buffagni: "M5S decisivo, adesso servono dei no"

DE CAROLIS A PAG. 7

L'ANNO DEL DRAGONE

Cina, Pil all'insù e zero Covid: Xi ingrana la quarta

CANNAVÒ A PAG. 18

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Salute o economia? *a pag. 7*
- **Fini** Pandemia da panico *a pag. 21*
- **Caselli** Chi è Davigo *a pag. 13*
- **Robecchi** Sceriffi con la stella altrui *a pag. 13*

Mannelli

» LUSSO, COCA E TUNNEL MESSICANI

Ora la moglie del Chapo fa l'influencer a Sinaloa

» Alessia Grossi

Anche in Messico la storia degli *influencer* pare stia sfuggendo di mano. Lì l'ultima frontiera delle promozioni sui social network è Emma Coronel, "La chapa" in persona, cioè la moglie di Joaquín El Chapo Guzmán, il più grande narcotrafficante in vita, anche se rinchiuso nel carcere di massima sicurezza del Colorado.

A PAG. 20

La cattiveria

Torna l'ora solare: domenica ricordatevi di rimettere indietro le lancette a marzo

WWW.SPINOZA.IT

HASSEN CHALGHOUMI

L'imam: "Giovani senza Maometto, scelgono Google"

DE MICCO A PAG. 19

Basta che funzioni

» Marco Travaglio

Caro Travaglio, leggendo il suo editoriale di domenica mi è parso di essere fronte a Jekyll e Mr. Hyde. Lei è sempre stato dalla parte del governo giallorosa, e sul Covid a favore di misure dubbie come mascherine e altro, a chiusure, precauzioni, tamponi fasulli, di tutto un po', ma in quell'editoriale pare essersi stufato delle balle e delle cavolate che fa il governo, che stanno precipitando il Paese nel caos, nella paura e nella povertà. Si è stufato anche lei della manfrina, ha letto i dati reali o ha cambiato idea?

Enrico Costantini

Caro Costantini, temo che lei – come i miei "colleghi" social-onanisti che si divertono col giochino del "Chi sta con chi" – sia prigioniero di quella gabbia mentale che etichetta tutto e tutti "o di qua o di là", come i tifosi e i fondamentalisti. Io mi sveglio ogni mattina senza sapere a chi darò ragione o torto: dipende da cosa faranno questo e quello. Ho dato spesso ragione a questo governo, soprattutto sulla gestione della pandemia, perché penso che l'abbia condotta bene: basta vedere com'erano e come sono messi gli altri Paesi rispetto al nostro (la paura c'è dappertutto, e non per i governi, ma per il virus). Quando ha sbagliato, per esempio sulle nomine di Descalzi e Profumo nelle partecipate, l'ho scritto. Lei è liberissimo di contestare mascherine, tamponi e altre preziose precauzioni, ma non di rifiutarli: sono obbligatori per legge e servono a proteggere non tanto la sua vita (il diritto al suicidio è sacro), ma quella degli altri.

Sulle misure da adottare oggi, ne ho scritto alla luce dei dati che mostrano le profonde differenze tra la seconda ondata e la prima. Il Covid-19 è sempre lo stesso, con buona pace di chi sosteneva che fosse mutato, addirittura morto. Ma da marzo molte cose sono cambiate nella sua diffusione e nelle caratteristiche dei positivi. Non sono io che ho cambiato idea: è la pandemia che si evolve ogni giorno e bisogna rispondere colpo su colpo con uno strumento rapido e agile come il Dpcm. A marzo non c'era alternativa al *lockdown* nazionale, perché combattevamo la guerra a un nemico del tutto sconosciuto praticamente disarmati (senza mascherine, tamponi, test, protezioni sanitarie, né terapie intensive adeguate) e perché bisognava scongiurare la trasmissione del virus dal Nord al Sud. Oggi quella misura draconiana e indiscriminata non ha più senso, sempreché i dati dei ricoveri in terapia intensiva non si avvicinino di nuovo al livello di guardia. L'altro giorno, prima di sapere cos'avrebbe deciso il governo, ho sconsigliato *lockdown* o coprifuoco indiscriminati. E sono lieto che il premier, resistendo alle pressioni più isteriche, abbia optato per misure più graduali e ponderate.

SEGUE A PAGINA 24

il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

MERCOLEDÌ 21 OTTOBRE 2020 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVII - Numero 250 - 1.50 euro* | www.ilgiornale.it

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

VIRUS, SI CAMBIA ANCORA

BRANCOLANO NEL BUIO

Dopo la Lombardia, coprifuoco e limitazioni anche in Campania e Piemonte
La linea soft di Conte già scricchiola, si pensa a un nuovo Dpcm nel weekend

IL COVID SPACCA LA LEGA TRA APERTURISTI E RIGORISTI

di **Adalberto Signore**

Passate meno di 48 ore dalla ormai rituale conferenza stampa serale di Giuseppe Conte e dalla firma del nuovo Dpcm, nel governo - soprattutto (...)

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

Che piaccia o no la via è lombarda

di **Alessandro Sallusti**

Che non è una partita facile lo sappiamo da mesi, che mezzo mondo è nelle stesse nostre condizioni è un fatto innegabile. Ma detto questo la politica del «vorrei ma non posso» è carica di incognite. Si vorrebbe chiudere tutto per salvare la pelle ma non si può, si vorrebbe tenere tutto aperto per salvare il portafogli ma è troppo pericoloso, quindi si chiude solo un po' e si tiene aperto ma non tutto e non sempre. Nulla purtroppo è a costo zero, qualsiasi scelta innesca, vuoi per la salute vuoi per l'economia, effetti collaterali di non poco conto.

Qui le idee personali non contano, contano solo i risultati, che vanno misurati in giorni perché se ci si lascia andare a lungo su una strada sbagliata ci si perderà senza ritorno. La Regione Lombardia, per prima, ne ha indicata una che tanto per cambiare sta per fare scuola in tutta Italia, almeno così si dice in queste ore. È una messa a punto del «vorrei ma non posso», o meglio della via di mezzo, non esente da imposizioni discutibili come quella di vietare la vendita di alcolici, anche nei supermercati dopo le ore 18, o il fatto che si limitano orari e capienze delle trattorie, ma non dei trasporti pubblici, cosa quest'ultima che appare come un paradosso, visto che su un convoglio del metrò c'è più gente ammassata che in qualsiasi movida.

C'è una alternativa alla «via Lombarda»? Chi lo sostiene esca allo scoperto, sarebbe il benvenuto, o si taccia. Illudere la gente non è bella cosa ed è facile fare i maestrini se si è al sicuro – o almeno così si pensa – perché fuori dall'epicentro o se nessuno dei tuoi cari è attaccato a un respiratore che lo tiene a forza in vita.

La «via lombarda» pensata e voluta dal governatore Fontana è l'ultimo tentativo di affrontare la questione con ragionevolezza. Se fallisce dopo c'è solo o il disastro sanitario oppure la mamma di tutte le crisi economiche (possibili anche entrambe le cose assieme). Per questo, che ci piaccia o no, che in alcuni aspetti sia addirittura ridicola (con il coprifuoco alle 23 voglio vedere calcolare al minuto il tempo di rientro a casa per non incorrere in sanzioni) dobbiamo sperare e tifare che funzioni. Tutto il resto sono chiacchiere ideologiche e guerre politiche che davvero poco ci appassionano e che certo non risolveranno alcun problema. A Roma il governo brancola nel buio. Chi ha, come la Lombardia, un po' di buon senso lo usi. E che Dio gliela (ce la) mandi buona.

LA SCELTA DEL GOVERNATORE

De Luca, uno Sceriffo in ritirata: Napoli infetta e fugge a Salerno

di **Tony Damascelli**

TEATRALE Vincenzo De Luca, presidente della Campania

Capisco De Luca Vincenzo. Odia Halloween e, se osservate bene, il suo volto ricorda la zucca svuotata della polpa, simbolo della festa celtica (non «americanata», come il governatore afferma) che concludeva l'estate. Niente scherzetto o dolcetto, meglio i fuochi d'artificio, i fumogeni lungo i ponti, i riti legati a San Gennaro, roba nostrana che non disturba il governatore.

Il quale, approfittando dell'emergenza (...)

segue a pagina **6**

LE ANALISI

Le gambe corte delle bugie sul Mes

di **Marcello Zacché**

Sul no del governo al Mes la novità del discorso di Conte di domenica è stato il dettaglio con il cui egli ha argomentato la sua contrarietà. Ed è proprio nel dettaglio che Conte è scivolato, come su una buccia di banana. Probabilmente (...)

segue a pagina **10**

Applausi e poi oblio I medici lasciati soli

di **Francesca Angeli**

Medici e infermieri si preparano di nuovo a scendere in trincea. Ma sono sempre gli stessi, usciti stremati dalla prima ondata dell'epidemia. Ora sanno che cosa li aspetta e sono stanchi e preoccupati. Appena (...)

segue a pagina **5**

IPOTESI DI CANDIDATI PER ROMA E MILANO

Toschi, Bertolaso, Dompè Il centrodestra fa i nomi

Una ventina le candidature messe nero su bianco. Tutti nomi provenienti dalla società civile (medici, imprenditori e manager di successo). L'identikit lo propone lo stesso Silvio Berlusconi: «Personalità forti, capaci di vincere, ma soprattutto di dare buongoverno alle grandi città a partire dalla Capitale».

Borgia a pagina **12**

LOREDANA MICCICHÈ (CSM)

«Un errore dare a Davigo il processo Palamara»

Fazzo a pagina **13**

LA MORTE DI MARI E VERGINE

Enzo e Lea, uniti dall'arte divisi dal virus

di **Luca Beatrice**

È la più tragica delle coincidenze. Il mondo della cultura ha appena salutato Enzo Mari e il giorno dopo, ieri, se ne è andata anche Lea Vergine, sua moglie. Entrambi spirati a Milano per complicazioni causate dal Covid.

a pagina **22**

MILANO, IL BOMBARDAMENTO DEL 1944 CHE FECE 220 MORTI

L'America chiede scusa per i bimbi di Gorla

Alberto Giannoni

Un mazzo di fiori bianchi, un sorriso e un incontro. «Abbiamo rotto il ghiaccio» ha detto alla fine, contenta, Graziella Ghisalberti, una delle superstiti della strage di Gorla. Dopo 76 anni, il consolato americano ieri ha partecipato alla commemorazione con Anthony Deaton, console per la Stampa e la cultura. La prima volta che Graziella aveva parlato (...)

segue a pagina **16**

LA CORTE USA E GLI ZOO

L'elefante del Bronx che lotta per la libertà

Daniela Uva

a pagina **18**

40 ANNI DI DUE MITI

Da «Cioè» alla Kardashian Così sognano le ragazze

Valeria Braghieri

a pagina **18**

PONZI SpA
INFOPROVIDING NPL e UTP

Indagini patrimoniali per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi
Francesco Ponzi ceo Ponzi SpA
MILANO ROMA
ponzi.com
ponzionline.info
ponzinvestigazioni.com
Numero Verde 800-013458

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

1.844.000 Lettori (Audipress 2020/I)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 65 - Numero 250

QN Anno 21 - Numero 291

IL GIORNO

MERCOLEDÌ 21 ottobre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Lombardia sempre più "terra dei fuochi", altri 16 arresti

Traffico di rifiuti: un terreno Expo discarica abusiva

Giorgi a pagina **15**

DOMANI IN REGALO
SPECIALE 1000 MIGLIA

ristora
INSTANT DRINKS

Chiusure a raffica. Ma arriva il vaccino

La Campania limita gli spostamenti tra province, giro di vite in Piemonte su scuole e commercio. Speranza: state a casa il più possibile
Annuncio di Conte: a dicembre le prime dosi del siero anti Covid. Il professor Palù: basta panico, è un virus meno letale di tanti altri

Servizi alle p. **3**, **4** e **5**

La denuncia dei costruttori

Con i proclami non si fanno le infrastrutture

Raffaele Marmo

Tra il Conte I e il Conte II ci sono 544 provvedimenti attuativi ancora in sospeso ai quali se ne devono aggiungere altri 341 dei governi precedenti. Pochi numeri per indicare il male neanche oscuro che asfissia e soffoca la possibilità di investire in infrastrutture nel nostro Paese. A darli è il Presidente dell'Associazione dei costruttori, Gabriele Buia.

E allora suonano paradossali le parole del ministro Paola De Micheli, quando spiega che «noi apriamo i cantieri». Anche perché, al contrario, un altro ministro, Stefano Patuanelli, quasi costernato ammette: «Sentire che non c'è più la fiducia delle imprese nello Stato è un colpo al cuore. Ma le parole di Buia sono motivate».

Continua a pagina **2**

LA MOGLIE DEL DESIGNER ENZO MARI È MORTA IL GIORNO DOPO IL MARITO
«SENZA DI LUI IMPOSSIBILE VIVERE». SI ERANO CONOSCIUTI NEL 1966

Ponchia a pagina **12**

Enzo Mari e Lea Vergine avevano 88 e 82 anni

L'AMORE CHE NON MUORE

(foto Giuseppe Varchetta)

DALLE CITTÀ

Le scuole superiori milanesi

Presidi contrari all'ingresso alle 9 «Osservati speciali» bus 40, tram 31 e Lotto

Ballatore nelle **Cronache**

Alta tensione

Il coprifuoco divide I virologi: non basta Sos di locali e iper

Anastasio nelle **Cronache**

Verso le elezioni comunali

Tempo di totonomi nel centrodestra E spunta Baresi

Mingoia nelle **Cronache**

Via i Benetton, arrivano i fondi internazionali

Autostrade agli stranieri Lo Stato in minoranza

Comelli e **Coppari** alle pagine **6** e **7**

Scurati racconta la nostra storia

L'Italia al tempo di Mussolini Come un romanzo popolare

De Robertis a pagina **27**

Domani l'ExtraTerrestre

ALPI APUANE Ambientalisti in piazza contro l'estrattivismo che inquina e distrugge. In 30 anni si è estratto più marmo che negli ultimi 2000

Visioni

FRANCESCO BIANCONI «Ho lasciato da parte il pudore», primo album da solista per il leader dei Baustelle

Cecilia Ermini pagina 12

Intervista

BOLIVIA L'ex vicepresidente Alvaro Garcia Linera racconta la vittoria del Mas: «Sollevazione degli ultimi»

Roberto Zanini pagina 16

quotidiano comunista

il manifesto

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 21 OTTOBRE 2020 – ANNO L – N° 251 www.ilmanifesto.it euro 1,50

Napoli, Piazza del plebiscito foto di Fabio Sasso/Ansa

Campania d'allarme

La Campania come la Lombardia. Il governatore De Luca annuncia il blocco totale delle attività dalle 23 alle 5 ma riapre parzialmente le scuole. Mobilità ridotta per tutto il giorno. Allarme Covid in tutta Italia. L'appello di Speranza: «State a casa il più possibile» pagine 2,4

La polemica sul Mes

Sarebbe un passo indietro e nessun Paese lo ha chiesto

ALFONSO GIANNI

Si rafforza la pressione sul governo affinché ricorra ai prestiti del Mes. Se prima si dividevano i due maggiori partiti della maggioranza ora la questione si è trasferita, con forza, all'interno dello stesso Pd.

— segue a pagina 15 —

Coprifuoco

Così l'impotenza è mascherata da fermezza

MARCO BASCETTA

La pazzia regna sovrana nel governo del paese. Ma non vi è logica alcuna in questa follia. Il governatore della Lombardia Attilio Fontana non è forse lo stesso che durante la prima ondata dell'epidemia riduceva le corse dei mezzi pubblici.

— segue a pagina 2 —

Scuola

La cattiva retorica dell'insegnante eroe e missionario

MANFREDI ALBERTI, JACOPO ROSATELLI

Il faticoso e incerto avvio dell'anno scolastico sembra per ora aver favorito l'archiviazione di una parte delle più inconsistenti e pericolose accuse verso il mondo della scuola.

— segue a pagina 15 —

LA SENTENZA DEI GIUDICI SUPREMI SUL CASO PENNSYLVANIA DÀ RAGIONE AI DEMOCRATICI

Voto postale, la Corte boccia Trump

A due settimane dalle elezioni presidenziali, la Corte suprema (non ancora trumpiana) assegna una vittoria ai democratici: in uno degli Stati-chiave, la Pennsylvania, potranno essere contate anche le schede arrivate per postA dopo il giorno del voto, purché spediTe entro il 3 novembre. La sentenza boccia così il tentativo repubblicano di limitare il voto postale. Ma ci si chiede cosa sarebbe accaduto (e cosa accadrà) se sarà confermata la nomina della giudice conservatrice Amy Coney Barrett, voluta da Trump. Che non riesce più a nascondere il suo nervosismo: prima se la prende con le nuove regole sull'ultimo dibattito con Biden di domani (microfoni silenziati quando parla il rivale) e poi con la stampa, accusata di parlare di Covid, quando agli americani «si stanno stancando della pandemia». **CATUCCI A PAGINA 9**

USA-SIRIA-LIBANO

Lo strano negoziato tra nemici

Uno strano e inatteso negoziato tra nemici sta andando di scena a Washington: il numero uno degli 007 libanesi, Abbas Ibrahim, è nella capitale Usa per negoziare il rilascio di due cittadini statunitensi detenuti in Siria in cambio di un allentamento delle sanzioni del Caesar Act. **GIORGIO A PAGINA 9**

INTERVISTA A MANFREDI

«Con il Recovery più fondi all'università»

Intervista al ministro dell'università e ricerca Gaetano Manfredi sullo stato degli atenei al tempo del Covid: «Nell didattica a distanza è in corso una trasformazione importante, non priva di rischi. Con il Recovery Fund amplieremo anche la No tax area per gli studenti». **CICCARELLI A PAGINA 5**

all'interno

Irlanda *Primo paese europeo in lockdown. Non la scuola*

VINCENZO MACCARRONE PAGINA 6

Governo *Lo scontro sul Mes si allarga al rimpasto*

ANDREA COLOMBO PAGINA 7

Roma *Amedeo Ciaccheri: «Calenda e Pd, folle dividerci»*

ANDREA CARUGATI PAGINA 8

Lea Vergine

L'anticonformismo che si sposò con «il manifesto»

LUCIANA CASTELLINA

Dovevo andare a pranzo da lei, come faccio sempre quando passo per Milano, due settimane fa. Ero lì per ricordare Rossana alla sua Casa della Cultura e Lea mi aveva detto che non si sentiva abbastanza bene per venire a via Borgogna.

— segue a pagina 10 —

MAGISTRATI

Voto dopo la tempesta, sinistra prima nell'Anm

La lista di Area è la più votata con il 30% dei consensi nelle elezioni per il rinnovo del parlamentino dell'Associazione magistrati. Quasi un bipolarismo con la destra di Magistratura indipendente. Flessione per centristi e davighiani. La difficile trattativa per una giunta unitaria. **FABOZZI A PAGINA 8**

Lele Corvi

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

01021

9 770025 215001

SUPERMERCATI SIGMA così buoni, così vicini. www.cedisigmacampania.it

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXVIII- N° 281 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2. COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Mercoledì 21 Ottobre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

L'anniversario

Rodari, i cent'anni di un rivoluzionario a misura di bambino

Donatella Trotta a pag. 14

Il nuovo album

Galliano, il signore della fisarmonica «I miei valzer-esorcismo»

Federico Vacalebre a pag. 15

Campania, è quasi lockdown

▸Non si uscirà di casa dalle 23 alle 5, vietato spostarsi tra province tranne che per lavoro e motivi di salute
Da verificare la riapertura delle elementari. Arzano zona rossa. I medici: «L'incubo sono le bare di Bergamo»

Il commento

I VERI RITARDI E I PULPITI FUORI LUOGO

Vittorio Del Tufo

Viviamo tempi duri. Si sta come d'autunno sugli alberi i grilli parlanti, i sapientoni, i cacasentenze. Siamo circondati da schiere di saccenti e di sotuttolo, vomitatori seriali di giudizi lapidari, dispensatori di granitiche certezze. La confusione è grande sotto un cielo plumbeo, le ordinanze regionali e i dippicciemme, i divieti di De Luca e quelli di Conte, il mezzo coprifuoco e il semi-lockdown, il cibo a distanza e la scuola da asporto.

Continua a pag. 39

L'analisi

LE NON SCELTE DEL GOVERNO SULLE CHIUSURE

Mario Ajello

No, lo scaricabarile no. Non può essere, non è mai stato, non dev'essere un requisito della politica come professione, weberianamente intesa, la fuga di un premier e di un governo dalle proprie responsabilità per gettarle addosso ad altri soggetti. Non è ammissibile, se si è classe dirigente, che si finga di spogliarsi del proprio potere e delle proprie facoltà d'intervento, delegando l'uno e le altre fuori dal proprio ambito.

Continua a pag. 39

Il pronto soccorso del Cardarelli preso d'assalto

Malati sospetti di Covid al pronto soccorso dell'ospedale Cardarelli di Napoli NewFotoSud

I contagiati Covid dietro il paravento

Ettore Mautone

È emergenza Coronavirus. Aumentano i ricoveri e gli ospedali della Campania sono in assetto di «guerra». Ma accade anche che al «Cardarelli» si attenda una diagnosi di Covid dietro un semplice paravento.

In Cronaca

In attesa della Protezione civile

La Campania ancora senza medici e gli infermieri vanno in Germania

Francesca Mari e **Maria Pirro** *in Cronaca*

Barbuto, De Cicco, Di Fiore, Gentili, Maglione, Melina e **Pappalardo** *da pag. 2 a 6*

Il cantiere della manovra

Stop ai tagli di spesa fino al 2023 spuntano le tasse per chi licenzia

Luca Cifoni *a pag. 11*

Il colloquio Carlo Cottarelli

«Sono l'uomo dei risparmi ma ora serve nuovo debito»

Nando Santonastaso *a pag. 11*

Le interviste del Mattino Spadafora

«Si rischia di più al ristorante che in palestra»

▸«Il calcio prepari un "piano b" per evitare il crac Ronaldo faccia uno spot per l'uso della mascherina»

«Non ci sono evidenze scientifiche su focolai e contagi nati da palestre e piscine, ritengo più rischioso mangiare al ristorante in sei, senza mascherine, piuttosto che allenarsi in una sala pesi». Il ministro dello Sport, Vincenzo Spadafora, chiarisce il senso delle accuse al governatore della Campania, De Luca. E spiega che il calcio può preparare un "piano b" per evitare il crac rispetto all'ondata Covid».

Francesco De Luca *a pag. 7*

Domani l'Europaleague

L'Az ha 13 positivi ma giocherà «È un focolaio, il Napoli rischia»

Bruno Majorano
Roberto Ventre

L'esordio del Napoli in Europa League è sempre più nel caos. La gara è in programma per domani alle 18.55 al San Paolo contro l'Az Alkmaar, ma le ultime notizie che arrivano dall'Olanda sono tutt'altro che incoraggianti. Già venerdì erano stati annunciati 9 casi di positività nel club olandese, poi ieri altri otto nuovi casi di Covid all'interno del gruppo squadra. Il Napoli rischia.

Alle pagg. 16 e 17

La polemica

L'Uefa tira dritto «L'Asl non può intervenire sulla gara»

I riflettori dell'Europa del calcio sono sul San Paolo, gara in forse per domani? Ma l'Uefa tira dritto, in fatto di competenze a decidere: «L'Asl non può intervenire».

Arpaia *a pag. 16*

Badando a Te ONLUS
081 558 43 46
Ora anche a Benevento
Assistenza Anziani con Badanti - Operatori - Specializzati - Infermieri
Piazza Arenella, 3 Vomero - Napoli Tel. 081 579 01 60
Via G. Orsi, 20 Vomero - Napoli Tel. 081 558 43 46
www.badandoate.com
e-mail : mondoassistenzacoop@gmail.com

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 21/10/20 ----
Time: 21/10/20 00:43

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 21/10/20-N:

IL CALORE CI UNISCE.
Italgas
www.italgas.it

Il Messaggero

NAZIONALE

€ 1,40* ANNO 142° N° 291 ITALIA

Sped. in A.P. D.L353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

Mercoledì 21 Ottobre 2020 • S. Orsola

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

IL CALORE CI UNISCE.
Italgas
www.italgas.it

La scoperta

Ecco Romolo: trovato agli Uffizi il ritratto sparito del primo re

Larcan a pag. 23

Champions, Juve ok a Kiev

Immobile trascina una grande Lazio: Borussia abbattuto, 3-1

Nello Sport

Il Messaggero
GOAL!
ilmessaggero.it/sport

Il caso in Francia

Cosa insegna il prof ucciso ai tempi del Covid

Vittorio E. Parsi

L'omicidio di Samuel Paty, il professore decapitato a Parigi da un radicalizzato ceceno per aver mostrato in classe le vignette di *Charlie Hebdo* sul Profeta Maometto durante una lezione, ha ricordato alla Francia e all'Europa tutta quanta almeno due cose, tra loro drammaticamente collegate: che la sfida dell'estremismo di matrice islamista è tutt'altro che vinta, che la scuola rappresenta il primo presidio e la linea del fronte di questa battaglia.

Il fatto che l'autore materiale dell'azione terroristica non fosse tra gli studenti del professor Paty non deve trarci in inganno. Per poterlo individuare e per farlo oggetto del suo delitto, Abdhoullak Abouyezidvitc, ceceno di 18 anni, nato a Mosca, si era avvalso delle indicazioni dettagliate messe in rete da alcuni genitori della scuola nella quale il professor Paty esercitava la sua professione, scandalizzati dal "gesto" di questo servitore della Francia e dei suoi valori laici e repubblicani.

A far da contrasto con questo delirio da caccia alle streghe, stanno le tante dichiarazioni degli alunni di fede musulmana di questo normale professore di storia e geografia, assurto al ruolo di "eroe repubblicano" in ragione della sua morte violenta, ma in realtà simbolo e concreta manifestazione del quotidiano senso del dovere di tanti suoi colleghi.

Continua a pag. 24

Stop alla spending e tasse per chi licenzia

▶Manovra, sparisce il taglio delle spese Allo studio contributo a carico delle imprese

ROMA Stop alla spending review. Il governo non prevede risparmi almeno sino al 2023. Licenziamenti, spunta una norma: il datore di lavoro che licenzierà per motivi economici dovrà pagare un contributo aggiuntivo.

Cifoni e Franzese alle pag. 11 e 17

Grande successo dell'asta titoli della Ue

Tutti pazzi per il primo Eurobond richieste per 233 miliardi, offerti 17

Roberta Amoruso

Il debutto è un successo ben oltre le aspettative. La prima volta del bond Sure, le prime obbligazioni Ue per finanziare le economie piegate dal Covid, è stato accolto ieri da richieste per 233 miliardi di euro, quasi 14 volte l'offerta.

A pag. 19

Vertice Meloni-Salvini-Berlusconi

Roma, il Centrodestra su Bertolaso «Se tra loro c'è unità, io sono pronto»

ROMA Guido Bertolaso, ex capo della Protezione civile e uomo di ogni emergenza è diventato il nome al momento in pole position come candidato sindaco di Roma per il centrodestra. E lui accetterebbe? Chi lo conosce dice che, per spirito di servizio, sì, accetterebbe.

A pag. 13

Virus, carta bianca alle Regioni

▶La svolta del governo: sul coprifuoco anti-movida potere ai governatori. La Campania chiude Roma, stretta a metà: transenne nelle piazze. L'esecutivo pensa al blocco alle 22 se il contagio sale

ROMA Dopo la Lombardia, anche la Campania annuncia il coprifuoco da Covid: dalle 23 chiude tutto. Si comincia venerdì e non più nel fine settimana di Halloween, come ipotizzava all'inizio il presidente De Luca. Il governo di fatto dà carta bianca alle Regioni. Roma, stretta a metà: transenne nelle piazze. L'esecutivo pensa allo stop generalizzato alle 22 se la curva dei contagi dovesse salire ancora.

Arcovio, De Cicco, Gentili, Guasco, Melina, Ravarino e Scarpa

da pag. 2 a pag. 9

La scuola in crisi

«Prof in quarantena? Possono lavorare»

Loiacono a pag. 5

In Campidoglio la preghiera con Mattarella e i leader religiosi

Il Papa e la mascherina per la pace

Papa Francesco, il patriarca Bartolomeo I e il Presidente Mattarella (foto ANSA) Giansoldati a pag. 13

Dopo il caos a marzo

La (non) scelta di Palazzo Chigi sulle chiusure

Mario Ajello

No, lo scaricabarile no. Non può essere, non è mai stato, non dev'essere un requisito della politica come professione, weberianamente intesa, la fuga di un premier e di un governo dalle proprie responsabilità per gettarle addosso ad altri soggetti. Non è ammissibile, se si è classe dirigente, che si finga di spogliarsi del proprio potere e delle proprie facoltà d'intervento, (...)

Continua a pag. 24

Per le vittime del sisma

La beffa di Amatrice «Ci mancano i soldi per i risarcimenti»

Brugnara a pag. 16

IL GIORNO DI BRANKO

IL CAPRICORNO PRESTO VINCENTE

Buongiorno, Capricorno! Restano due giorni di Sole negativo, Marte prosegue a farvi guerra, ma Luna nel segno forma aspetti formidabili con 7 pianeti. Ciò significa essere in posizione di grande vantaggio rispetto a chi corre come voi verso il successo. Destinati a vincere. Sforzatevi solo di rinnovare la vostra immagine, di essere più in sintonia con quelli della Silicon Valley, che sono il futuro. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

* € 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 IL:20/10/20 23:01-NOTE:

1.844.000 Lettori (Audipress 2020/I)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 135 - Numero 250

QN Anno 21 - Numero 291

il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 21 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Bologna: lui salvo, il mandante è l'ex socio

«In tre dalla Puglia per uccidere un imprenditore»

Bianchi e **Radogna** a pagina **15**

DOMANI IN REGALO
SPECIALE 1000 MIGLIA

ristora
INSTANT DRINKS

Chiusure a raffica. Ma arriva il vaccino

La Campania limita gli spostamenti tra province, giro di vite in Piemonte su scuole e commercio. Speranza: state a casa il più possibile
Annuncio di Conte: a dicembre le prime dosi del siero anti Covid. Il professor Palù: basta panico, è un virus meno letale di tanti altri

Servizi alle p. **3**, **4** e **5**

La denuncia dei costruttori

Con i proclami non si fanno le infrastrutture

Raffaele Marmo

Tra il Conte I e il Conte II ci sono 544 provvedimenti attuativi ancora in sospeso ai quali se ne devono aggiungere altri 341 dei governi precedenti. Pochi numeri per indicare il male neanche oscuro che asfissia e soffoca la possibilità di investire in infrastrutture nel nostro Paese. A darli è il Presidente dell'Associazione dei costruttori, Gabriele Buia.

E allora suonano paradossali le parole del ministro Paola De Micheli, quando spiega che «noi apriamo i cantieri». Anche perché, al contrario, un altro ministro, Stefano Patuanelli, quasi costernato ammette: «Sentire che non c'è più la fiducia delle imprese nello Stato è un colpo al cuore. Ma le parole di Buia sono motivate».

Continua a pagina **2**

LA MOGLIE DEL DESIGNER ENZO MARI È MORTA IL GIORNO DOPO IL MARITO «SENZA DI LUI IMPOSSIBILE VIVERE». SI ERANO CONOSCIUTI NEL 1966

Ponchia a pagina **12**

Enzo Mari e Lea Vergine avevano 88 e 82 anni

L'AMORE CHE NON MUORE

(foto Giuseppe Varchetta)

DALLE CITTÀ

Bologna, incidente nel cantiere

Crolla un muro Sepolti dai detriti due studenti, uno è gravissimo

Bianchi in **Cronaca**

Bologna, l'assessore Colla

«Fiera, fusione con Rimini contro la crisi»

Rimondi in **Cronaca**

Castel Maggiore, il lutto

Muore nel sonno militare del Genio Il pm: «Autopsia»

Radogna in **Cronaca**

Via i Benetton, arrivano i fondi internazionali

Autostrade agli stranieri Lo Stato in minoranza

Comelli e **Coppari** alle pagine **6** e **7**

Scurati racconta la nostra storia

L'Italia al tempo di Mussolini Come un romanzo popolare

De Robertis a pagina **27**

MERCOLEDÌ 21 OTTOBRE 2020

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

A GENOVA DAL 22 OTTOBRE AL 1° NOVEMBRE

Il Festival della Scienza naviga fra le Onde

La rassegna quest'anno diventa maggiorenne e affronta la sfida più difficile, senza arretrare: reinventarsi per continuare a offrire conoscenza

L'immagine qui sopra è tratta da un'installazione dell'Istituto nazionale di Fisica Nucleare, dal titolo "Curva lo spazio-tempo", presentata in una precedente edizione del Festival della Scienza di Genova
Il Festival torna da domani, 22 ottobre, al 1° novembre: a causa dell'emergenza Covid le conferenze si svolgeranno in live streaming: quasi 200 gli eventi in calendario con poco meno di 250 protagonisti

NUOVI MODI PER COMUNICARE

MARCO PALLAVICINI

Annuncio l'inizio del Festival della Scienza di Genova per la quinta volta, ma l'edizione 2020 è davvero speciale. Non solo perché la vita ci ha regalato un evento inatteso per il quale l'umanità avrebbe potuto essere più pronta. È speciale perché ci ha messo di fronte a una sfida difficilissima ma, tutto sommato, stimolante: reinventarci completamente per offrire ancora una volta alla città e al Paese una straordinaria occasione per riflettere, imparare e divertirsi.

Nell'anno della maggiore età (ebbene sì, siamo alla diciottesima edizione!) abbiamo ricreato il Festival immaginando nuovi modi per comunicare e accogliere. Siamo andati in rete e per mezzo della rete entreremo nelle case e nelle scuole d'Italia, continuando a essere, anche dal vivo, una delle più grandi manifestazioni culturali del mondo interamente dedicate alla comprensione e divulgazione della scienza.

Saremo online e in città, occuperemo come sempre ogni spazio disponibile, nel rigoroso rispetto di protocolli sanitari definiti da consulenti esperti e offriremo un programma ricchissimo di mostre, conferenze, laboratori e spettacoli che parlano di scienza a tutti col linguaggio giusto per tutti. Potrei scrivere a lungo di come la parola chiave "Onde" abbia ispirato i protagonisti, dei tre premi Nobel, della grande scienza portata a Genova da scienziati e scienziate da tutto il mondo, del magnifico programma multidisciplinare interamente dedicato al nuovo indesiderato inquilino del pianeta Terra, ma preferisco invece sottolineare la forza della città, quella di tutti gli enti soci e dei tanti sostenitori pubblici e privati che anche quest'anno hanno creduto in Genova e nel suo Festival, che hanno appoggiato la nostra ferma decisione di procedere, di fare il Festival migliore possibile. In sicurezza, nel rispetto delle regole e delle persone, ma guardando avanti con responsabile fiducia. Sarà il pubblico a giudicare, ma credo che ci siamo riusciti. È un Festival della Scienza magnifico, che ci porterà oltre il 2020, fino alla grande Ocean Race con cui lavoreremo e festeggeremo nei prossimi anni. Buon Festival! —

L'autore è presidente del Festival della Scienza

TANTI PROTAGONISTI, TRE PREMI NOBEL

ALBERTO DIASPRO

Ecco l'onda di Hokusai, in quel mare di conoscenza che "non sta fermo mai" tra il saper fare e il saper immaginare. Ecco le Onde del Festival della Scienza, che si sdoppia in presenza e online. Onde d'urto scatenate dal martello colorato che rompe le paure per vincere la dilagante ignoranza. Ecco le relazioni tra uomo, pipistrello e altre specie raccontate da David Quammen, immerse nell'emergenza alimentare e ambientale al Festival. Sarà Antonella Viola immunologa di fama internazionale con quella bella umanità che cerchiamo negli occhi dei medici e degli scienziati a sgretolare, giorno dopo giorno, il muro delle incompetenze al tempo di Covid-19, nello stile del Festival, in un percorso rigoroso ma chiaro a tutti. Di persona o in live-streaming vi entusiasmerete sul tappeto elastico del cosmo di Ferdinando Patat e salterete tra le onde gravitazionali e la materia oscura con Eugenio Coccia e il Nobel Barry Barish. "Sentirete" le oscillazioni del Nobel Takaaki Kajita negli studi sul comportamento dei "minuscoli" neutrini con il loro profondo impatto per la comprensione dell'Universo.

Non c'è 2 senza 3 Nobel. La luce che si propaga nello spazio e "spremuta" nel tempo sarà il cuore della lezione del Nobel Gérard Mourou.

Da Houston Luca Parmitano ci parlerà delle prossime esplorazioni, tra cui il sogno del ritorno dell'uomo sulla Luna. Susanna Terracini ci guiderà nell'eleganza delle funzioni d'onda capaci di spiegare la dinamica delle popolazioni così come delle costruzioni. Paolo Di Fiore lancerà un'onda d'urto contro il cancro approfondendo le "ragioni molecolari" di quegli errori che ci fanno ammalare. Il fascino della scienza, dalla genetica alle alte energie, vi catturerà nel duetto tra Edoardo Boncinelli e Antonio Ereditato tra le conferenze di Telmo Pievani, filosofo della scienza, e della neurologa del comportamento Marilù Gorno Tempini che si incastonano, come diamanti, insieme ai 240 protagonisti del Festival, in un gioiello di rara bellezza. Non mancate l'appuntamento con la scienza perché "niente e nessuno al mondo potrà fermarvi dal ragionare, potrà fermare quest'onda che va"! —

L'autore è presidente del Consiglio Scientifico del Festival della Scienza

€ 2,50* in Italia — Mercoledì 21 Ottobre 2020 — Anno 156°, Numero 290 — ilsole24ore.com

*In vendita abbinata obbligatoria con il Focus de Il Sole 24ORE (Il Sole 24ORE e 2,00 + Focus e 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Focus, in vendita separata

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

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con Il Sole

Il superbonus del 110% e gli altri sconti per i lavori sulla casa: come fare la scelta più conveniente

Domani con Il Sole 24 Ore la guida alle scelte più convenienti per i lavori in casa. A confronto le possibilità offerte dal superbonus del 110% e gli altri sconti, dal bonus facciate alle agevolazioni per gli interventi di recupero

- a 0,50 euro più il prezzo del quotidiano

WWW.GRUPPONSA.IT
Gestione integrale CONTACTLESS dei finanziamenti garantiti per Fondi, Banche e PMI
nsa FINANCING MANAGEMENT

FTSE MIB 19482,13 +0,56% | SPREAD BUND 10Y 134,50 +0,40 | €/$ 1,1810 +0,21% | BRENT DTD 40,83 -1,42% | Indici&Numeri → PAGINE 38-41

Sui conti correnti l'equivalente del Pil

CREDITO

Secondo l'analisi dell'Abi a settembre depositi record: 1.682 miliardi (+8%)

A bloccare liquidità in banca sono i timori del Covid e lo stop dei pagamenti

Edizione chiusa in redazione alle 22.00

Testa a testa tra il valore dei depositi bancari e il Pil. A settembre, secondo l'Abi, sui conti correnti erano depositati 1.682 miliardi con una crescita di 125 miliardi (+8%) sul settembre 2019. Anno nel quale il Pil è stato di 1.787 miliardi, mentre la stima per fine anno è di 1.647 miliardi. Le incertezze del Covid, lo stop ai pagamenti fiscali, il riversamento sui conti correnti delle imprese in bonis di parte dei finanziamenti, sono alla base dell'impennata della liquidità ferma in banca. **Laura Serafini** — *a pag. 6*

INTERVISTA AL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

Gualtieri: subito Industria 4.0, proroga Superbonus con fondi Ue

Roberto Gualtieri

Gianni Trovati — *a pagina 3*

Debutto da record per il bond Sure: la domanda tocca i 233 miliardi

OBBLIGAZIONI

È la prima raccolta fondi Ue che prevede finalità sociali: aiuti al piano per il lavoro

Bruxelles ha emesso i primi prestiti obbligazionari "sociali" destinati a finanziare il fondo Sure, dedicato alla Cassa integrazione dei Paesi membri. E la risposta del mercato per questi due titoli (di durata decennale e ventennale) è stata senza precedenti: da oltre mille investitori di mezzo mondo sono infatti arrivati ordini d'acquisto per un importo record di 233 miliardi di euro.

Morya Longo — *a pag. 2*

TITOLI DI STATO

Il Tesoro prepara il BTp green E a novembre torna «Futura», con durata di otto anni

— *Servizio a pagina 2*

L'EMERGENZA COVID: IERI 10.874 NUOVI CONTAGI, I MORTI SALGONO A 89

Costruito durante il lockdown. Milano è pronta a riaprire l'Ospedale della Fiera, costruito durante la fase più critica della prima ondata della pandemia

Milano pronta a riaprire il mega ospedale in Fiera

Sara Monaci — *a pag. 9*

Terapie intensive sature se non arrivano i nuovi letti

Marzio Bartoloni — *a pag. 9*

180 miliardi

Assemblea Buia (Ance): manca il coordinatore unico delle politiche urbane

Per il rilancio delle città e la rigenerazione urbana, attraverso i finanziamenti del Recovery Fund, l'Italia ha presentato 77 proposte con 22 centri decisionali. Il tutto per un valore di 180 miliardi

Giorgio Santilli — *a pag. 5*

Atlantia a Cdp: offerta da migliorare

CONCESSIONI

Il cda valuta la proposta «non conforme e idonea» Trattative fino al 27 ottobre

L'offerta è da migliorare. Nonostante il consiglio di amministrazione di Atlantia ieri abbia valutato i termini economici e le relative condizioni dell'offerta di Cdp, insieme ai fondi Blackstone e Macquarie per Autostrade per l'Italia (Aspi), «allo stato non ancora conformi e idonei», pur essendo scaduto il periodo di esclusiva, lo stesso consiglio ha «deliberato di proseguire comunque le interlocuzioni con Cdp e i co-investitori sino al 27 ottobre e di riconvocarsi per il prossimo 28 ottobre al fine di valutare un'eventuale nuova offerta vincolante».

Laura Galvagni — *a pagina 17*

TELECOMUNICAZIONI

Obiettivi Psc: acquisto Italtel e creazione di un polo nazionale dell'impiantistica

Andrea Biondi — *a pag. 17*

Kuwait, 500 milioni nel piano Milanosesto

REAL ESTATE

Forte di 530 miliardi di dollari di asset, il fondo sovrano del Kuwait sceglie Milano per il suo ultimo investimento immobiliare. E fa rotta su Milanosesto, il progetto rilevato due anni fa dal colosso americano Hines in tandem con Prelios. Un progetto di ampio respiro, da 1,5 milioni di metri quadrati di cui un milione di edilizia privata. Il primo lotto interessato è Unione Zero, per il quale è stato appunto firmato un accordo in co-investimento da 500 milioni di euro tra Hines e Kuwait Investment Authority.

Paola Dezza — *a pag. 12*

FISCO E FINANZA

Cessione di partecipazioni, i circoli viziosi delle regole

Raffaele Rizzardi — *a pag. 29*

PANORAMA

EMERGENZA SANITARIA

Mattarella avverte istituzioni e politica: collaborare senza liti

Un richiamo alla «collaborazione» e al «coordinamento» che non nasce per accompagnare la cerimonia di ieri in cui ha consegnato al Quirinale le onorificenze ai cittadini che si sono distinti durante la fase più acuta del Covid. Così il presidente Sergio Mattarella ha parlato delle tensioni nel governo e con gli enti sociali, Altolà a eventuali nicchie d'interesse. — *a pagina 5*

CONCORRENZA

Usa contro Google: abuso di posizione dominante

Gli Usa lanciano un'azione antitrust contro Google (Alphabet), accusata di abuso di posizione dominante sul mercato. Il Dipartimento di Giustizia apre una guerra legale fra Washington e Silicon Valley ed è la maggiore azione antitrust degli ultimi decenni. — *a pagina 18*

LE SINTESI DEL SOLE

Materie prime e valute: lo scenario in epoca Covid

— Da pagina 19 a pagina 22 quattro pagine estraibili

OGGI IL FOCUS

Decreto Agosto, tutte le novità su lavoro e aiuti alle imprese

- a 0,50 euro più il prezzo del quotidiano

LE INIZIATIVE DEL SOLE

Terapie avanzate: focus su trend e investimenti

C'è la ricerca italiana dietro i progressi delle terapie avanzate. Tra queste, la strategia immunoterapica, che sfrutta le cellule del paziente ingegnerizzate in laboratorio. Di trend e investimenti si è parlato nel *Life Sciences Pharma & Biotech Summit* del Sole 24 Ore. Più di 1.300 gli iscritti. — *a pag. 16*

OCCUPAZIONE

Legno arredo: intesa sul contratto, stop agli scioperi

FederlegnoArredo ha raggiunto con Filca Cisl, Feneal Uil e Fillea Cgil l'accordo per rinnovare il contratto dei 150mila addetti delle aziende del settore. L'intesa determina il ritiro della dichiarazione di sciopero, proclamato per il 23 ottobre prossimo. — *a pagina 14*

.lavoro LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Prysmian, variabile green e 40% di neoassunti donne

Cristina Casadei — *a pag. 34*

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Mercoledì **21 ottobre** 2020
Anno LXXVI - Numero 291 - € 1,20
S. Orsola e compagne martiri

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

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

ULTIMA TROVATA: LA COLPA É DEGLI ITALIANI

SCARICABARILE INDECENTE

Politici e virologi hanno trovato il colpevole della emergenza bis «I cittadini poco responsabili»

La verità e che in questi sei mesi sono stati loro a non attrezzarsi Così oggi la Sanità è già in tilt

Ieri fatti altri 144.737 tamponi Di questi 133.863 erano negativi Positivi 10.874, record nel Nord

All'Olimpico l'esordio contro il Borussia Dortmund finisce 3-1: per Ciro gol e assist

Immobile in Champions trascina la Lazio

Pieretti, **Rocca** e **Salomone** alle pagine **24** e **25**

DI **FRANCO BECHIS**

La novità della seconda ondata del virus è che ora nessuno più lo governa. Nella prima fase avevamo un uomo solo al comando - Giuseppe Conte - ora non ne abbiamo più nessuno. E non è che sia confortante. (...)

Segue a pagina **3**

Il Covid colpisce duro il nuoto

«Strage» tra gli azzurri Positivi Detti e la Quadarella

Vitta a pagina **24**

Atlantia non chiude la vendita a Cdp

Su Autostrade Benetton alza ancora la posta

Caleri a pagina **7**

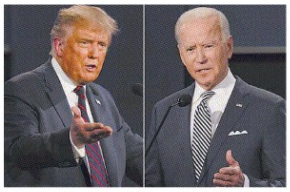
Sindaco di Roma

Berlusconi va sull'usato sicuro «Facciamo correre Bertolaso»

Pietrafitta a pagina **6**

Il 3 novembre America alle urne

Per queste elezioni Biden ha speso molto più di Trump



Bincher a pagina **8**

Esercenti costretti a ritoccare i listini per non fallire: le spese sono le stesse i clienti la metà

Conte «limita» i bar e i prezzi aumentano

Sanità sempre più nel caos

Pazienti «sequestrati» per 18 ore in ambulanza

Sbraga a pagina **14**

••• Prezzi in aumento per caffè e cappuccino a neanche 24 ore dal decreto del Governo che dalle 18 «impone» il servizio al tavolo e, per chi non è provvisto di tavoli, vieta la consumazione al bancone. Ieri alcuni bar della Capitale hanno alzato i prezzi perché i costi sono sempre gli stessi mentre le regole che fanno scappare via i clienti aumentano.

Verucci a pagina **15**

Mozione per cambiare il protocollo

La strage dei cinghiali finisce in procura

Novelli a pagina **17**

Campidoglio: per le primarie Zingaretti si affida alla solita ditta di lampadine. Fate luce

I gioielli di
Moira Orfei

Asta Speciale:
Giovedì, 29 ottobre 2020, ore 16:30

Esposizione Gioielli / Mostra Fotografica:
8 – 28 ottobre, dal lunedì al venerdì 10:00 - 18:00

Piazza del Monte di Pietà 32/A, Roma

Catalogo disponibile online sul sito:
affide.it

AFFIDE

Il diario
di Maurizio Costanzo

Molte, troppe notizie sulla pandemia. Leggo ad esempio che la Caritas informa che, per colpa del virus, sono aumentati i poveri. Leggo che una persona di Santa Marta, dove alloggia il Papa, è risultata positiva. Rimanendo in Vaticano, mi sembra che 11 guardie svizzere siano positive. Il destino ha voluto che, dopo aver rincorso tutta la vita l'obiettivo di esser positivi, oggi stiamo qui ad augurarci una lunga negatività. Mi sembra di sentire genitori esclamare abbracciando il figlio: «Meno male che continui ad essere negativo!». Come la canzone di Al Bano: «Pandemia, pandemia, canaglia!».

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

Mercoledì 21 Ottobre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 248 - 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

La corsa alla Casa Bianca è meglio di un film. Ora dipende da un laptop portato a riparare da H. Biden e poi dimenticato

Tino Oldani a pag. 6

www.italiaoggi.it

ItaliaOggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Niente Superbonus per palazzi e castelli, se non aperti al pubblico

Poggiani a pag. 34

Collegi sindacali, nuove regole

Evitabili le proposte sull'approvazione dei bilanci. Informazioni semestrali da società con amministratore unico. Incompatibilità distinte per sindaci e revisori

Possibilità per il collegio sindacale di esimersi dal formulare proposte sull'approvazione del bilancio, richieste di informazione semestrali alle società con amministratore unico, incompatibilità distinte per sindaci e revisori, segreto professionale da mantenere anche dopo la cessazione dell'incarico. Sono alcuni degli aspetti innovativi inseriti nelle bozze dei nuovi principi di comportamento, da ieri poste in consultazione sul sito del Cndcec.

De Angelis a pag. 31

Le verifiche non si sa mai come finiscano Ecco perché Conte le teme e Renzi le vuole

Non sarà una passeggiata il patto di legislatura che il premier Giuseppe Conte ha accettato di discutere con la sua maggioranza per arrivare al 2023. Per Renzi sarebbe l'occasione per portare al governo il fido Rosato (magari alla Difesa, al posto di Guerini). Ed anche per mettere lo zampino nelle nomine in arrivo: 364, fino ad ora rinviate per il Covid. Da Consap alla Zecca dello Stato, da Consip alla Sogesid fino ad alcune società legate a Cdp. Il Pd, poi, vorrebbe piazzare Delrio al posto di De Micheli al Mit, dando così luce verde ad Orlando capogruppo alla Camera. Mentre nei 5Stelle a rischiare sono Catalfo, Azzolina e D'Incà.

Antonellis a pag. 5

DIDATTICA AL BALCONE

A Napoli un maestro fa lezione in strada, alunni alla finestra

Valentini a pag. 8

NON C'È PIÙ SPAZIO

Il centro è un ufo, i partitini non riescono a prendere voti

Morra a pag. 9

GUARDIA DI FINANZA

Prontuario per le multe a chi non rispetta le regole anti-Covid

a pag. 31

NON SOLO DI NORME

Davigo fuori dal Csm, è anche un caso di fair play

Cacopardo a pag. 5

FAKE MEAT

L'Europa vuole hamburger e scaloppine vegetali

Chiarello a pag. 23

Alcune strutture sanitarie hanno inflitto provvedimenti disciplinari a chi denunciava la mancanza di Dpi

Sanzioni ai medici se si lamentano

Medici e professionisti sanitari sanzionati dalle strutture sanitarie per aver denunciato sui giornali le carenze organizzative sul luogo di lavoro e la mancanza di dispositivi di protezione individuale. È la denuncia fatta dai moderatori del gruppo Facebook «Coronavirus, Sars Cov-2 e Covid-19, gruppo per soli medici», che ad oggi conta circa 100.000 medici in Italia e all'estero. Inviata una lettera al ministro Speranza per illustrare la situazione.

Damiani a pag. 39

DIRITTO & ROVESCIO

Dalla seconda ondata della pandemia si è scoperto (al di là di ogni ragionevole dubbio) che tutti sanno niente anche se i cosiddetti grandi scienziati, incuranti del pericolo, continuano a fare la coda davanti alle telecamere, non solo per smentirsi l'uno contro l'altro (era già successo più volte, in passato) ma anche per smentire se stessi (che è una bella novità). Le Regioni, che sembravano non contare più niente, si sono ringalluzzite col virus e tirano dei terribili uppercut al fegato di ***Conte*** *che, strano a dirsi, ha perso la fiaccola. Ma appena gli torna il fiato, riprende a parlare.* ***De Luca****, il governatore della Campania che a marzo aveva improvvisamente scoperto che la sua regione aveva una sanità di gran lunga superiore a quella lombarda, adesso si è accorto che la Campania stava meglio, non perché la sua sanità fosse migliore, ma solo perché il virus, allora, l'aveva risparmiata. Per cui ora si appella alla Lombardia perché ospiti i malati campani nelle sue terapie intensive. Oh, yes.*

CHICCO TESTA: L'AMBIENTALISMO NON È LA PARALISI

Per un parco geotermico 10 anni in Italia, uno all'estero

Chicco Testa

«Un paese dove non c'è certezza della durata delle procedure amministrative, dove per avere un'autorizzazione a costruire un parco geotermico non bastano dieci anni, altrove ne basta uno, non attirerà mai gli investitori giusti». Chicco Testa, presidente di Fise Assoambiente, ex Enel e Wind, torna a parlare di ambiente e ambientalismo: «La cultura ambientalista ha vinto. Ora si tratta di vedere quali sono le politiche per l'ambiente. Che non possono essere quelle dei no. La tutela dell'ambiente non significa immobilismo». Il governo pronto a investire sulle energie rinnovabili? «I fondi ci sono, è che mancano le autorizzazioni».

Ricciardi a pag. 7

DI UN'AZIENDA COMASCA

Contro il Covid un tessuto a base di particelle di rame. Brevetto mondiale italiano

Valentini a pag. 7

PARLA ZAGHINI (CTGP)

Grana Padano, dal 2022 nuovo logo e confezioni

Sottilaro a pag. 19

LE PROPOSTE AL GOVERNO

Editori e edicolanti uniti per modernizzare la rete vendita

a pag. 21

DIRITTI TV 2021-2024

Champions League, la Uefa incasserà 270 mln all'anno

Plazzotta a pag. 22

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Manovra - Il Documento programmatico di bilancio 2021

Covid/1 - Il prontuario Gdf sulle sanzioni a chi non rispetta le regole

Covid/2 - La circolare del Viminale esplicativa del dpcm 18 ottobre 2020

Con «Il superbonus e le altre detrazioni edilizie» a € 6,00 in più; con «La riforma del no profit» a € 8,90 in più

1.844.000 Lettori (Audipress 2020/I)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 162 - Numero 291

QN Anno 21 - Numero 291

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 21 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Da Firenze a Siena, i marchi chiudono gli store

Farinetti: «Il franchising non è creativo E adesso soffre di più»

Di Blasio a pagina **14**

Montecatini

A 13 anni finge una rapina «Mi sentivo sola»

Galligani a pagina **13**

ristora INSTANT DRINKS

Chiusure a raffica. Ma arriva il vaccino

La Campania limita gli spostamenti tra province, giro di vite in Piemonte su scuole e commercio. Speranza: state a casa il più possibile
Annuncio di Conte: a dicembre le prime dosi del siero anti Covid. Il professor Palù: basta panico, è un virus meno letale di tanti altri

Servizi alle p. **3**, **4** e **5**

La denuncia dei costruttori

Con i proclami non si fanno le infrastrutture

Raffaele Marmo

Tra il Conte I e il Conte II ci sono 544 provvedimenti attuativi ancora in sospeso ai quali se ne devono aggiungere altri 341 dei governi precedenti. Pochi numeri per indicare il male neanche oscuro che asfissia e soffoca la possibilità di investire in infrastrutture nel nostro Paese. A darli è il Presidente dell'Associazione dei costruttori, Gabriele Buia.
E allora suonano paradossali le parole del ministro Paola De Micheli, quando spiega che «noi apriamo i cantieri». Anche perché, al contrario, un altro ministro, Stefano Patuanelli, quasi costernato ammette: «Sentire che non c'è più la fiducia delle imprese nello Stato è un colpo al cuore. Ma le parole di Buia sono motivate».

Continua a pagina **2**

LA MOGLIE DEL DESIGNER ENZO MARI È MORTA IL GIORNO DOPO IL MARITO
«SENZA DI LUI IMPOSSIBILE VIVERE». SI ERANO CONOSCIUTI NEL 1966

Ponchia a pagina **12**

Enzo Mari e Lea Vergine avevano 88 e 82 anni

L'AMORE CHE NON MUORE

(foto Giuseppe Varchetta)

DALLE CITTÀ

Firenze

Repubblica e S. Ambrogio Sarà vietato sostare a piedi

Baldi a pag. **15** e **Mugnaini** in **Cronaca**

Firenze

Analisi più rapide Trentatremila test per gli studenti

Ulivelli in **Cronaca**

Firenze

Lapide divelta Offesa alle vittime del mostro

Brogioni in **Cronaca**

Via i Benetton, arrivano i fondi internazionali

Autostrade agli stranieri Lo Stato in minoranza

Comelli e **Coppari** alle pagine **6** e **7**

Scurati racconta la nostra storia

L'Italia al tempo di Mussolini Come un romanzo popolare

De Robertis a pagina **27**

B|BRAUN
SHARING EXPERTISE

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari* Direttore *Maurizio Molinari*

PROTEGGIAMO
E MIGLIORIAMO
LA SALUTE
DELLE PERSONE
IN TUTTO IL MONDO.
www.bbraun.it

Anno 45 - N° 249 Mercoledì 21 ottobre 2020 In Italia € 1,50

Virus, l'Italia sta chiudendo Speranza: restate a casa

Dopo la Lombardia, coprifuoco in Campania. Stop ai centri commerciali nel weekend in Piemonte
Ieri 10.874 contagi in più. Battaglia tra Pd e premier sul blocco dalle 23 alle 6. Mattarella: no a divisioni

Nuova stretta in arrivo. Conte: vaccino a fine anno

Dopo la Lombardia, anche la Campania decide il coprifuoco dalle 23 all'alba. Il Piemonte chiude i centri commerciali nel fine settimana. Si moltiplicano le restrizioni locali mentre aumentano i contagi di Covid 19: ieri 10.874 nuovi casi e 89 morti. Il ministro della Salute Roberto Speranza: «Chiedo alle persone di fare uno sforzo per evitare spostamenti e uscite inutili».

di **Bocci, Ciriaco, Corica, Di Raimondo, Lauria, Tonacci Vecchio, Visetti** *e* **Ziniti** ● *da pagina 2 a pagina 8*

Il punto

L'unità nazionale da ritrovare

di **Stefano Folli**

Il "coprifuoco" è parola che non piace a Salvini, ma quello deciso dalla Lombardia, simbolo del potere della Lega, cambia gli scenari. Primo, perché è una decisione presa da Fontana d'intesa con il governo Pd-5S.

● *a pagina 25*

Diario da Milano

Io prigioniera aspetto gli alleati

di **Natalia Aspesi**

Minacciata dal medico in quanto ultravecchia, non esco da settimane, il mio coprifuoco è totale, la gentile signora che fa andare la mia lavastoviglie e prender aria al gatto mette la mascherina.

● *a pagina 4*

Le minacce a Saviano e il pestaggio di Origone

Quando la libertà di stampa entra in un'aula di giustizia

di **Massimo Calandri** *e* **Maria Elena Vincenzi** ● *a pagina 16*

I MACCHIAIOLI
CAPOLAVORI DELL'ITALIA CHE RISORGE
Palazzo Zabarella
Padova
24 Ottobre 2020
18 Aprile 2021
049 8753100
www.palazzozabarella.it
SIT

La critica d'arte muore dopo il marito

GIUSEPPE VARCHETTA

Lea Vergine e Enzo Mari un amore all'ultimo respiro

di **Chiara Gatti** *e* **Elena Stancanelli**
● *alle pagine 28 e 29*

Il libro

Il viaggio di Lagioia nel cuore di tenebra chiamato Roma

di **Carlo Bonini**
● *a pagina 27*

Champions League

Buona la prima Vincono Juve e Lazio

di **Cardone, Crosetti** *e* **Gamba**
● *alle pagine 34 e 35*

Mappamondi

"Soffoca il mercato" Giustizia Usa contro Google

dal nostro corrispondente
Federico Rampini

NEW YORK

È un monopolio illegale, soffoca la concorrenza, ha "blindato" le nostre ricerche su Internet, ci toglie libertà di scelta: questi sono i capi d'accusa contro Google.

● *alle pagine 12 e 13*

La figlia di Rafsanjani

Faezeh sfida gli ayatollah: dialogo con Israele

di **Gabriella Colarusso**

L'ultimo tabù Faezeh Hashemi Rafsanjani l'ha infranto dopo la firma degli Accordi di Abramo. È venuto il tempo per l'Iran di «riconsiderare» la sua politica verso Israele, ha detto.

● *a pagina 14*

Il professore ucciso

Il mio appello all'Islam di Francia

di **Bernard-Henri Lévy**

Di primo acchito, ho pensato subito a Daniel Pearl perché, diciotto anni fa, è stato il primo di questa lugubre serie di decapitati da Al Qaeda, poi Stato Islamico. All'epoca avevo riflettuto a lungo sul suo supplizio.

● *a pagina 25*

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

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

Prezzi di vendita all'estero: 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

NZ

Basta coi burger vegani, chiamiamo le cose col loro nome

CARLO PETRINI

Chiariamo: diminuire il consumo di prodotti di origine animale, in particolare di carne, fa bene alla salute nostra e del pianeta. Bisogna mangiare meno carne e di qualità superiore, proveniente da allevamenti di prossimità che abbiano a cuore il benessere animale e che pratichino un approccio circolare all'agricoltura. – P. 21

Champions Morata fa Ronaldo Una doppietta per la Juve a Kiev

BARILLÀ, GARANZINI E ODDENINO – PP. 26-27

BANCA DI ASTI
bancadiasti.it

LA STAMPA

MERCOLEDÌ 21 OTTOBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.289 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

bancadiasti.it

IL DIRETTORE DELLE ATS: MILANO VERSO I 4 MILA CONTAGI AL GIORNO. NELLE TERAPIE INTENSIVE TORNA LA PAURA

Il Piemonte dimezza lo shopping

Cirio come Fontana: centri commerciali chiusi nei weekend. Conte pronto a firmare un nuovo Dpcm

IL RICHIAMO DEL PRESIDENTE MATTARELLA

NESSUNO SI SALVA DA SOLO

UGO MAGRI

Con tutto quello che sta rischiando l'Italia, c'è chi continua a farsi gli affari propri infischiandosene dell'interesse generale. Lo denuncia Sergio Mattarella con un linguaggio come al solito misurato nella forma, ma allarmato nella sostanza. Il capo dello Stato vede «nicchie» della politica, «spicchi» delle istituzioni e «ambienti» dell'economia che non hanno colto fino in fondo la gravità della situazione, per cui continuano a regolarsi come se ancora vivessimo tempi normali.

CONTINUA A PAGINA 3

L'INTERVISTA

IL VICE PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE UE

Dombrovskis "Pronti altri aiuti se non si riparte"

MARCO BRESOLIN
INVIATO A BRUXELLES

La seconda ondata del Coronavirus porta con sé una serie di misure restrittive destinate ad aggravare la recessione nel 2020 e a frenare la ripresa nel 2021. Per rilanciare le economie europee basteranno i 750 miliardi del Recovery Fund approvati a luglio, quando il peggio sembrava alle spalle? «Se necessario siamo pronti a reagire con nuove proposte» assicura Valdis Dombrovskis, vicepresidente esecutivo della Commissione europea. Ma ora, dice, l'importante è far partire al più presto il «vecchio» piano. – P. 7

Piemonte come la Lombardia con la chiusura dei centri commerciali nel fine settimana, fatta eccezione per farmacie e alimentari. Torino e Genova si preparano a chiudere le zone della movida serale. Mentre i contagi continuano a salire (ieri 10.874), il premier Conte lavora al nuovo Dpcm: gli studenti delle superiori andranno a scuola anche il pomeriggio. SERVIZI – PP. 2-5

IL CASO

NON SOLO MAROGNA VICINA AL CARDINALE

"Datti una regolata" Così Chaouqui minacciava Becciu

GIANLUIGI NUZZI

Francesca Immacolata Chaouqui

«L'unica cosa che può nuocerti davvero (gli affari con Tirabassi, Crasso, Mincione, a Zurigo ecc. con i soldi dell'obolo) la tengo per me. Io non ti odio. Ascolta ti offro la pace per la seconda volta». Francesca Immacolata Chaouqui, classe 1981, nativa del cosentino San Sosti, pregiudicata vaticana, affila le parole e verga il messaggio all'allora monsignore Angelo Becciu, potente numero tre della segreteria di Stato. E' la fine settembre del 2017. A rileggerla oggi, questa rassicurazione suona inquietante e solleva diverse domande che meriteranno risposta. – P. 13

LA PANDEMIA NEL MONDO

Spagna, medici in piazza: siamo in mutande

EMILIO MORENATTI/AP

Un momento di protesta dei medici in piazza a Barcellona

Esplodono le bidonville il virus piega l'Argentina

EMILIANO GUANELLA

Nonostante la "quarantena più lunga del mondo", le restrizioni durano da 31 settimane, e in Argentina spuntano le bidonville per i nuovi poveri. – P. 9

I DIRITTI

I PREOCCUPANTI DATI PRESENTATI IN PARLAMENTO

COL RECOVERY CANCELLIAMO IL GENDER GAP

LINDA LAURA SABBADINI

Una disamina attenta, chiara, inconfutabile, quella del bilancio di genere presentato ieri in Parlamento dalla Sottosegretaria, Cecilia Guerra. Una conferma feroce dell'arretratezza della situazione delle donne italiane che conferma, se ce ne fosse ancora bisogno, della necessità di utilizzare il Recovery Fund per recuperare il tempo perduto, per uscire dalla preistoria. Primo: l'Italia è il paese peggiore in Europa per divari nel mercato del lavoro. Bassi tassi di occupazione femminile, alti divari di genere Secondo: solo il 40% dei cittadini italiani percepisce la parità di genere come importante per garantire una società democratica. Non che l'Europa brilli, ma la percentuale arriva al 54%.

CONTINUA A PAGINA 21

DOMANI IL LOVERS FILM FESTIVAL DI TORINO

Lollobrigida "Lasciate in pace gay e lesbiche"

VLADIMIR LUXURIA

Gina Lollobrigida, 93 anni

Il Lovers Film Festival, di cui sono la direttrice artistica, è il più antico festival sui temi Lgbtqi (lesbici, gay, bisessuali, trans, queer e intersessuali). Volevamo una madrina speciale: Gina Lollobrigida. – P. 22

COALVI RAZZA PIEMONTESE
Coalvi

BUONGIORNO

A caro prezzo

MATTIA FELTRI

Qualche giorno fa Ipsos ha diffuso un sondaggio secondo il quale il 56,2 per cento degli italiani non ritiene più la democrazia parlamentare un sistema adeguato al governo del paese, e sarebbe il caso di provare altro. Non vi annoierò con la solita geremiade sugli italiani stanchi della democrazia, siccome l'hanno comodamente ereditata e non faticosamente conquistata, e non sanno che la democrazia è come la salute, la si rimpiange quando non c'è. Invece è interessante dare un'occhiata ad altri sondaggi. Un anno fa Giuseppe Conte – sempre rilevazioni Ipsos – era apprezzato dal quaranta per cento degli intervistati. Arrivò poi il virus, e la popolarità del presidente prese a salire. A fine marzo era al 61 per cento, a fine aprile al 66, a fine maggio al 60, a fine giugno al 63, a fine luglio al 65, pausa agostana e a fine settembre era di nuovo al 65. Si può supporre che la grande paura, e poi il grande (ed effimero) sollievo estivo avessero incantato gli italiani al cospetto del premier per caso, così dolce e vellutato e, guarda un po', armato di strumenti eccezionali, per cui decideva che cosa era giusto e che cosa sbagliato, che cosa era consentito e che cosa no, senza doversi curare degli ingombri della democrazia e del Parlamento. E lo fa ancora, e però, come ampiamente previsto, alla seconda ondata l'incanto sfuma in un ringhio, e una settimana fa il gradimento era tracollato al 45, e ieri lo si segnalava attorno al 40. Come prima dell'epidemia. Perché noialtri qui siamo stanchi della democrazia, e in fondo ci è sempre piaciuto ubbidire a un capo. Per il gusto, subito dopo, di fargliela pagare.

Generali punta al pareggio anche nel business dell'arte

Dopo la Francia il gruppo assicurativo triestino prepara il lancio in Italia e mira al primato in Europa nel settore

Messia a pagina 14

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Il ministro Franceschini: la moda è cultura

Il titolare del Mibact sostiene il settore con una nuova iniziativa

Palazzi in *MF Fashion*

Anno XXXII n. 208
Mercoledì 21 Ottobre 2020
€2,00 Class editori

SVOLTE STORICHE RICHIESTA MONSTRE PER LE NUOVE EMISSIONI DELLA COMMISSIONE EUROPEA

Va a ruba il super eurobond

*Per finanziare il **piano Sure** la Ue offre obbligazioni per 17 mld: richieste per **233 miliardi***
*Dal bond di Bruxelles **rendimenti negativi** sui 10 anni (-0,238%), **positivi** sui 20 (+0,131%)*
*Intanto il **Tesoro** italiano annuncia un altro **Btp Futura** a 8 anni per coprire le **spese Covid***

AL BOARD DI ATLANTIA NON PIACE L'OFFERTA DI CDP PER AUTOSTRADE PER L'ITALIA

ANTITRUST

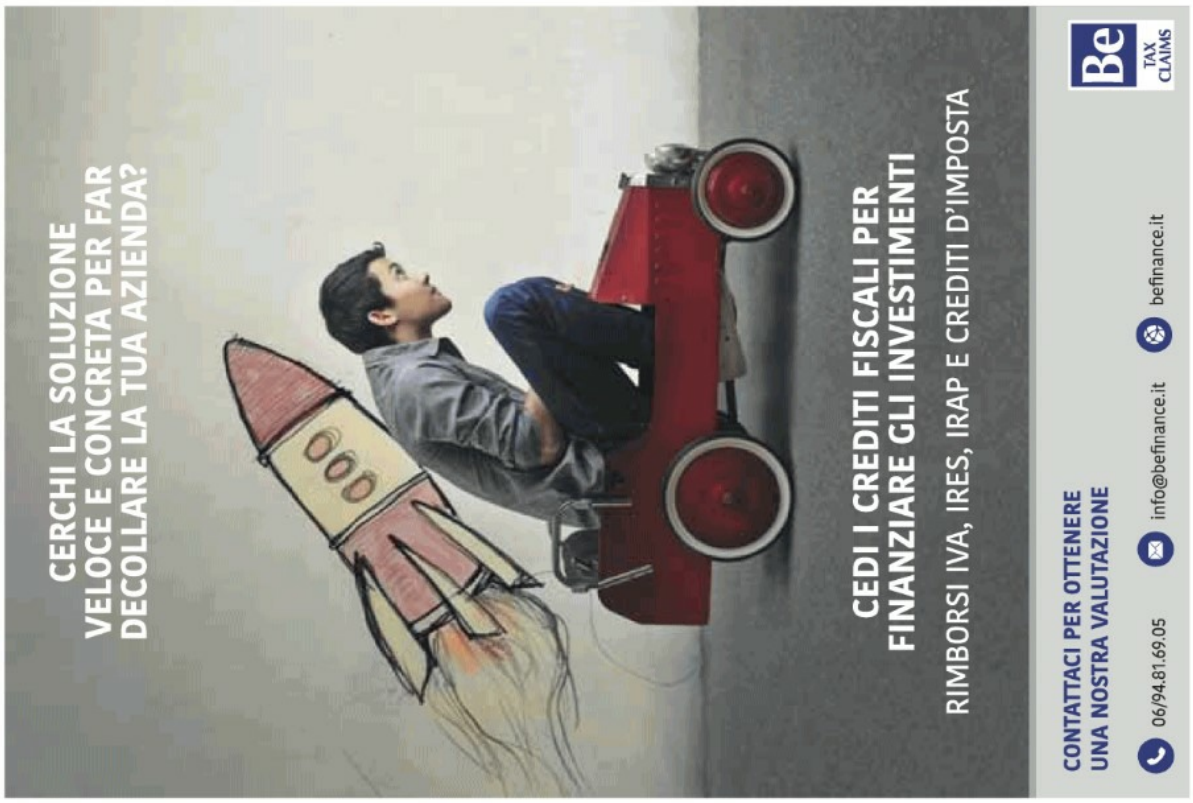
Trump rompe gli indugi: il governo americano fa causa a Google per concorrenza sleale

RISIKO

Per il Banco non c'è solo l'opzione Agricole

APRE A MILANO

Il social cinese TikTok sceglie l'Italia come hub per il Sud Europa



Il Piccolo

Trieste

le novità

Slitta l' avvio dei lavori per l' allungamento del terminal al Molo VII

Dialogo tra Tmt e Authority per scongiurare la revoca della concessione legata all' avvio del cantiere entro fine novembre e per definire la nuova tabella di marciaIl maxi park sul tetto dell' area relax

DIEGO D' AMELIO

TRIESTE CRONACA

Il Futuro dello scalo

Il maxi park sul tetto dell'area relax

Slitta l'avvio dei lavori per l'allungamento del terminal al Molo VII

Dialogo tra Tmt e Authority per scongiurare la revoca della concessione legata all'avvio del cantiere entro fine novembre e per definire la nuova tabella di marcia

L' avvio dei lavori per l' allungamento del Molo VII era stato assicurato per giugno 2019. È passato oltre un anno, ma nulla si muove, nonostante il 30 novembre scada la data per l' inizio delle opere. L' obbligo è contenuto nella concessione da cinquant' anni firmata nel 2015 dalla società Trieste Marine Terminal, cui ora l' Autorità portuale chiede conto dei mancati investimenti. Il confronto è in atto in questi giorni e chiamerà la compagnia controllata da Msc e To Delta a motivare il ritardo e proporre una soluzione che escluda la misura più drastica: l' avvio della procedura di revoca della concessione, che il presidente Zeno D' Agostino ritiene al momento una possibilità remota. Il sistema delle concessioni affida alle Autorità portuali il compito di assegnare a soggetti privati la gestione delle infrastrutture per un periodo di tempo, in cambio dell' impegno a sviluppare traffici ed erogare risorse per migliorare l' esistente. Tmt ha in programma investimenti per 190 milioni, finalizzati ad allungare di duecento metri il Molo VII per ospitare contemporaneamente due portacontainer da 14 mila Teu. Il primo lotto sarebbe dovuto partire entro novembre: ottanta milioni di spesa per rubare cento metri al mare e arrivare a una lunghezza da 770 metri. Tmt chiama in causa il Covid-19, ma il primo slittamento è stato deciso prima della pandemia, quando nel maggio 2019 è venuto a mancare il presidente di To Delta Pierluigi Maneschi. Nei mesi successivi, il figlio Antonio ha confermato gli impegni a Trieste, nonostante il pervenire di offerte importanti da parte dei cinesi di Cccc, dei tedeschi di Hhla e di alcuni fondi di investimento tra cui F2i. Poi tutto si è fermato, nonostante nella compagine societaria figuri un colosso come Msc. E proprio della società capitanata da Gianluigi Aponte bisognerà capire le intenzioni, tanto più alla luce delle novità appena verificatesi a Trieste. Siamo infatti a nemmeno un mese di distanza dall' ingresso di Hhla nella Piattaforma logistica, con il terminalista del porto di Amburgo chiamato a sviluppare il Molo VIII, che toglierà a Tmt la posizione di monopolista del traffico container a Trieste. Potrebbe essere questa la vera ragione del rallentamento da parte di Tmt? L' Autorità portuale conferma l' avvio del confronto con la concessionaria, nell' ambito dei compiti di vigilanza assegnati dal ministero dei Trasporti: «Stiamo trattando a tutela dell' interesse pubblico - dice D' Agostino - ma parliamo di un operatore che ha già fatto grandi investimenti e che fa ampiamente la sua parte sul fronte di traffici e occupazione». Il segretario generale dell' Authority Mario Sommariva parla di «confronto in atto per verificare la situazione», evidenziando che «la progettazione e le procedure autorizzative sono state fatte». I concessionari non hanno però ancora provveduto all' assegnazione dei lavori: pur non avendo obblighi in tal senso, Tmt aveva deciso a inizio 2019 di attivare una selezione pubblica, che non è mai partita. La società commenta la situazione attraverso una nota ufficiale: «Trieste Marine Terminal, pur in presenza di una fisiologica tendenza in calo dei volumi, conferma gli investimenti per fare crescere il terminal». La società proporrà di posticipare l' allungamento e concentrarsi sull' acquisto di attrezzature: «Tmt parte con l' acquisto di due gru, più opzione per ulteriori due, aventi capacità di 24 file di contenitori in larghezza. Ciò consentirà di operare sulle navi di ultima generazione che potrebbero entrare in Adriatico già

Il Piccolo

Trieste

nel 2021». Gli investimenti ammontano a 48 milioni: dieci per ogni gru e otto per «il rinforzo delle travi di banchina esistenti, affinché possano diventare capaci di sostenere il peso» delle nuove e più grandi attrezzature per il carico e scarico dei container. Il merito del confronto tra Autorità portuale e Tmt è top secret. Trapela solo che le parti stanno studiando i margini concessi dal decreto Rilancio, che contiene agevolazioni anche nel campo delle concessioni portuali, con la possibilità di sconti sui canoni e dilazioni dei termini in nome dell' emergenza coronavirus. Sul punto D' Agostino si sta confrontando con la ministra Paola De Micheli, ma anche con i presidenti delle altre Autorità portuali, tutte alle prese con richieste di rinvio degli impegni assunti dai propri terminalisti. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Il presidente della società terminalista ragiona su dati attuali e futuro Ad agosto -14,83% di container movimentati, a settembre -9,45%

L' analisi impietosa di Zerbini «Traffici in calo per il Covid E a regnare è l' incertezza»

D.D.A.

TRIESTE CRONACA

Il futuro dello scalo

L'analisi impietosa di Zerbini «Traffici in calo per il Covid E a regnare è l'incertezza»

l' analisiL' allungamento del Molo VII sarebbe dovuto cominciare nel giugno 2019 ma, dopo progettazione e autorizzazioni, i lavori sono slittati di mese in mese fino all' esplodere della pandemia. Il Covid-19 ha congelato tutti i progetti delle realtà impegnate nell' import-export con la Cina e Tmt non fa eccezione. Non è dato a sapere se il freno sull' ampliamento della banchina sia legato al coronavirus, ma è certo che la società ritenga di avere davanti a sé uno scenario imprevedibile per il 2021. Dopo aver tenuto nel primo semestre dell' anno, infatti, i traffici container cominciano a mostrare una flessione che non può essere sottovalutata. «La parola chiave è incertezza», ammette il presidente di Tmt Fabrizio Zerbini. Il contesto è quello da poco presentato nel 7° Rapporto "Italian Maritime Economy" prodotto dal centro studi Srm, collegato al gruppo Intesa Sanpaolo: previsione di un 2020 chiuso con il -7,3% dei traffici marittimi globali (un ritorno ai livelli del 2017) e contrazione dei passaggi dal Far East attraverso il Canale di Suez (-15% nei primi cinque mesi dell' anno). La Cina ha smesso di trainare e, in Italia, l' import-export via mare è sceso drasticamente nel primo semestre: -11% delle tonnellate di merci trasportate e -21% del loro valore. Zerbini spiega che «il Covid-19 ha paralizzato l' economia e la ripresa ancora non c' è. La Cina è mancata moltissimo su tutte le linee e cali importanti ci sono stati anche dalle Americhe: la frenata è brusca ovunque. Vale anche per l' Italia. Tmt è riuscita a resistere bene nella prima parte del 2020 (da gennaio ad agosto c' è stata perfino una crescita del +0,22% dei volumi, ndr), ma il trend attesta una diminuzione». Il Molo VII segna un -14,83% dei traffici container ad agosto e a settembre il calo arriva al -9,45% rispetto allo stesso mese del 2019. La diminuzione dei traffici ferroviari segue di conseguenza: da gennaio a settembre il terminal ha movimentato su ferro il -12,4% dei volumi e il -14,5% dei treni, pari a 382 convogli in meno in confronto all' anno scorso. Per il presidente di Tmt, «i numeri dimostrano la grande incertezza per il futuro immediato e per il 2021. La recrudescenza del Covid-19 sta impattando sulla fiducia dei consumatori, che sono quelli che attivano le importazioni. Le statistiche parlano di una possibile perdita di 800 mila posti di lavoro solo in Italia e i consumi diminuiscono». Le rotte commerciali sembrano lontane dalla vita quotidiana ma sono strettamente legate alle abitudini di ciascuno: «In questo periodo - ragiona Zerbini - si registra normalmente un aumento dei traffici dovuto al Natale, ma l' incremento non si nota. In caso di ulteriore lockdown la situazione diventerebbe estremamente difficile». Basta vedere i dati complessivi del porto di Trieste, che pur va meglio di altri, ma che ha perso nel primo semestre il -13% delle rinfuse liquide, il -10% delle merci varie, il -5% dei ro-ro e il -4% dei container. Dati presentati a luglio come positivi, quando i comunicati ufficiali mostravano però un ottimismo sulla fase successiva, che viene smentito dai fatti. A Venezia va pure peggio: se sono paragonabili il -8,9% delle rinfuse liquide e il -11,4% delle merci varie, si segnala il più cospicuo -13% sui container. --D.D.A.

Il Piccolo

Trieste

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

l' affondo di un' altra città

Il futuro di Porto vecchio tra "logiche pattumiera" e l' assenza di strategie

LORENZO DEGRASSI

TRIESTE CRONACA

Il cantiere all'Aquario si allunga di tre mesi: traguardo a gennaio

Il futuro di Porto vecchio tra "logiche pattumiera" e l'assenza di strategie

Da Barcola a Servola Il festival di street art conquista i quartieri

Un approfondimento pubblico sugli scenari legati al recupero del Porto vecchio e alla sua incidenza nello sviluppo socio-economico cittadino. Il tema è di quelli particolarmente attuali vista la portata dell' operazione. Ad affrontarlo ieri mattina al Caffè San Marco il movimento "Un' altra città" che ha condensato in un rapporto dal titolo "Una strategia per il recupero del Porto vecchio e il futuro della città" alcuni spunti proposti da un centinaio di cittadini nei tavoli di partecipazione promossi dal movimento tra novembre 2019 e febbraio 2020. Nell' incontro di ieri, che è riuscito a riunire buona parte della sinistra locale, sono quindi pervenute riflessioni e proposte per come riutilizzare l' antico scalo cittadino. E non sono mancate le critiche nei confronti dell' amministrazione locale, accusata di non aver dato spazio all' opposizione nel dibattito sul futuro del porto e di gestire l' area come una «pattumiera» (definizione data dalla consigliera di open Fvg, Sabrina Morena) nella quale inserire tutto ciò che non trova altra destinazione. La controproposta offerta dal movimento "Un' altra città" è quella di dotare l' area di una strategia più complessa rispetto a quella finora utilizzata, e di predisporre uno spazio pubblico nel quale poter discutere il suo futuro. Un dibattito, quello di ieri, giocoforza limitato ai presenti, ma che verrà sviluppato il prossimo martedì 27 ottobre in un evento, rigorosamente digitale in considerazione del periodo, promosso sulla piattaforma Zoom e che verrà trasmesso in diretta Facebook dalle 18, sempre su iniziativa dell' associazione "Un' altra città". All' evento online sono invitati anche i rappresentanti istituzionali del Comune, della Regione e dell' Autorità portuale, le categorie sociali, economiche e ambientaliste, in modo da confrontarsi intorno a uno dei temi cruciali per il futuro di Trieste, ma anche di tutto il Nordest d' Italia. «Autorità alle quali abbiamo chiesto più volte di avere dei confronti - ha affermato l' architetto e attivista della rete, Roberto Dambrosi - , che però non ci sono mai stati concessi. Speriamo che almeno martedì possa essere l' occasione per un confronto costruttivo». Punto fermo del dibattito di martedì sarà la necessità per la città di dotarsi di una strategia più complessa rispetto a quella finora adottata dalle amministrazioni coinvolte nell' accordo di programma per il recupero del Porto vecchio. «Il dato demografico è sotto gli occhi di tutti - ha sottolineato Ambrosi - dal 1991 al giugno 2020 sono stati persi, a Trieste, 29.250 abitanti. La trasformazione di un' area "poderosa" come quella del comprensorio dell' ex Porto vecchio può essere chiave di volta per invertire un trend che ha avuto conseguenze economiche penalizzanti». Per riuscirci, però, secondo "Un' altra città" è necessario fare un passo in più rispetto al semplice riutilizzo degli immobili dismessi, proponendo prospettive e scelte politiche precise, relazionate all' interesse della collettività e delle generazioni attuali e future. Per partecipare all' evento digitale di martedì 27 ottobre e per avere informazioni e dettagli, è possibile consultare la pagina facebook https://www.facebook.com/unaltracittatrieste --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Shipping Italy

Trieste

Trasbordo di quattro motori per Aprile Project nel porto di Trieste

Quattro motori destinati con ogni probabilità a vari stabilimenti Fincantieri in giro per l' Italia sono stati trasbordati da nave a chiatta nel porto di Trieste dalla società di spedizioni Aprile Projects Division. Ogni collo aveva un peso di 224,8 tonnellate e il trasbordo è stato portato a termine con le gru in dotazione alle nave multipurpose che li ha trasportati fino in Alto Adriatico. I quattro motori hanno poi terminato il loro viaggio a bordo di una chiatta trainata dal rimorchiatore Hypsas (della società Veneziana di Navigazione) dallo scalo giuliano fino a Monfalcone. Lo stesso rimorchiatori ha poi scalato il porto di Ancona e attualmente si sta dirigendo verso il porto di Genova.

Corriere del Veneto

Venezia

Mose, conca pronta tra un anno Brugnaro rilancia l'offshore

Vertice sul porto, pressing sul Vittorio Emanuele: crociere anche con le dighe chiuse

Alberto Zorzi

VENEZIA E MESTRE

Mose, conca pronta tra un anno Brugnaro rilancia l'offshore

Vertice sul porto, pressing sul Vittorio Emanuele: crociere anche con le dighe chiuse

Appartamenti vista mare e ora Piero Coin chiede di realizzare una spiaggia organizzata

I presidenti fucsia: poteri alle Municipalità e apertura al Pd

VENEZIA Il Provveditorato ha dovuto spendere («anticipare», ha precisato Cinzia Zincone, anche se la speranza di recuperarli non è molta) oltre 30 milioni per farla riparare e migliorare, visto che quella originaria si era rivelata troppo «leggera». Ma per il prossimo autunno la conca di navigazione alla bocca di Malamocco avrà la sua porta, danneggiata da una mareggiata ormai 5 anni fa, e dunque sarà utilizzabile. L' annuncio l' ha dato proprio il provveditore nella riunione di ieri mattina, quando il sindaco Luigi Brugnaro ha convocato una cinquantina di esponenti del mondo portuale ma anche di Confindustria, Confcommercio e altre categorie, oltre a Zincone e alla commissaria del Mose Elisabetta Spitz. La messa in funzione della conca potrebbe «salvare» subito metà del traffico, nonostante i noti problemi: l' opera è infatti piccola (era stata tarata sulle navi di fine anni Novanta) e ha l' ingresso disallineato anche a causa della «lunata» troppo stretta. Finora sono entrate - soprattutto nel 2014, mentre si posavano i cassoni del Mose - solo navi fino a 220 metri: compatibili con le ro-ro per Fusina e con le rinfuse, non con le porta-container o, se la scelta per il futuro fosse Marghera, con le crociere. Ma l' argomento non era solo il rapporto tra Mose e porto, ora esploso dopo le tre chiusure del 3, 15 e 16 ottobre, quando le dighe hanno isolato lo scalo per otto ore, causando ritardi e qualche polemica per la decisione di sollevare troppo presto, bloccando una decina di navi ogni volta. I punti erano quattro: oltre al Mose, l' escavo dei canali, il tema delle concessioni e la crocieristica. E qui il sindaco ha messo sul tavolo due temi ben noti. Il primo, su cui ha parlato a lungo l' ex sindaco ed ex presidente del Porto Paolo Costa, invitato in qualità di esperto e «memoria storica», è il terminal offshore per le merci (più freddezza c' è invece sulle crociere, che Brugnaro vuole appunto tenere all' interno della laguna), maxi-opera finita nel dimenticatoio nel 2016-2017, ma in realtà mai affossata definitivamente. «Riadattare la conca già dieci anni fa costava troppo e feci un accordo di programma con il Magistrato alle Acque per puntare su un porto d' altura - ha detto Costa - Dobbiamo annunciare al mondo che Venezia punta sull' offshore, che è un vero progetto da Recovery Fund». E infatti lo stesso Brugnaro ha spiegato che questa è una soluzione di lungo termine, a 10-15 anni. Anche se poi il tema che si apre è quello del collegamento a terra, su cui insiste il commissario del Porto Pino Musolino: tanto che un gruppo di imprenditori, guidati dal presidente di Assoagenti Alessandro Santi, ha proposto un terminal vicino a Chioggia collegato con un ponte. Il secondo tema è invece quel canale Vittorio Emanuele che Brugnaro chiede da sempre di riportare navigabile per far arrivare le navi da crociera in Marittima facendole entrare da Malamocco. Ma ieri Alessandro Becce per la Port Community ha spiegato che l' urgenza è anche un' altra: il 15 ottobre, in un anno non Covid, con il Mose chiuso ci sarebbero state fuori dalla bocca di Lido 6 navi da crociera e 4 aliscafi; ma almeno 8 di loro sarebbero potute entrare dalla conca e arrivare in Marittima, se quell' ex canale portuale non si fosse interrato. «Il clima è stato positivo», dicono un po' tutte le parti. Il vicesindaco Andrea Tomaello ha annunciato che questo tavolo potrebbe diventare permanente e comunque tutti sono stati invitati a inviare documenti scritti. «Le questioni da risolvere sono molte e urgenti e da anni sono tutte ferme sui tavoli ministeriali a Roma - afferma l' assessore alla Coesione sociale Simone Venturini - Non sono più tollerabili altri ritardi e rinvii: la

posta in gioco è la sopravvivenza di Venezia».

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

riunione con gli operatori

Brugnaro convoca il Porto «La conca di navigazione e le crociere a Marghera»

Rispunta l' off shore per le navi commerciali. Santi e Olivetti: «La soluzione è quella» I sindacati: «Ci sono 21 mila lavoratori che vanno tutelati»

A.V.

VENEZIA

Brugnaro convoca il Porto «La conca di navigazione e le crociere a Marghera»

Il commissario Fiengo resta al suo posto «Dovrà presentare rendiconti e relazioni»

La conca di navigazione da sistemare. Il porto da difendere. Il Comitatone da convocare al più presto per «dare il via alla soluzione Marghera per le navi da crociera». Incontro "operativo" convocato ieri dal sindaco Luigi Brugnaro alla presenza delle categorie dei lavoratori portuali, agenti marittimi e sindacati. Ma anche del Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone, della Capitaneria e della soprintendente Emanuela Carpani. «Il porto deve rimanere la prima industria della città», attacca il sindaco. Scopo dichiarato della riunione è quello di trovare suggerimenti e proposte da avanzare per la fase di gestione del Mose. L' economia portuale non dovrà soffrirne. Brugnaro si candida a «coordinare» i soggetti che hanno interesse a sostenere il porto. Rilancia la soluzione dell' off shore, l' avamporto in mare per le navi commerciali, progetto lanciato da Paolo Costa, scartato dal ministro Del Rio. Raccoglie le osservazioni degli operatori. «Dobbiamo avere una conca di navigazione operativa il prima possibile», dice Filippo Olivetti, «dopo queste tre alzate del Mose i costi e i disagi sono stati tanti, rischiamo che il porto non sia più competitivo». «Via alla soluzione temporanea dele crociere per Marghera», rincara Alessandro Santi. «21 mila lavoratori attendono risposte», dice il sindacalista Marino de Terlizzi. Zincone annuncia che per aggiustare la conca ci vorrà almeno un anno. E che il Comitatone si riunirà ai primi di novembre. --A.V. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Venezia

Venezia, col MoSE l'Adsp vorrebbe il porto regolato

Venezia. Come cambia l'operatività dei porti di Venezia e Chioggia ora che c'è il Modulo sperimentale elettromeccanico, meglio conosciuto come MoSE? C'è un sistema di difesa in più contro l'acqua alta ma per i mercantili le manovre si fanno più complicate. Per ovviare a eventuali inconvenienti bisognerebbe fare due cose, ampliare la conca di navigazione di Malamocco e creare un segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
Messina tra demanio ed LNG
Crociere, partono anche Msc e Aida con altre due navi
Brindisi, il tecnico dei motori di bordo approda all'ITS
Venezia, col MoSE l'Adsp vorrebbe il "porto regolato"
Zim e Alibaba, alleanza asiatica per slot dedicati
Arrivi & Partenze: Napoli (2-6) - Salerno (0-12) - Gioia Tauro (12-13)

Bollettino Avvisatore Marittimo

Venezia

Venezia col MoSE

PAG. 14 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 83 - 21-10-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Brindisi, tecnico ITS

Venezia col MoSE

Zim e Alibaba

GRIMALDI GROUP
Short Sea Services

La Dorsale Adriatica

La Dorsale Tirrenica

sistema centralizzato di coordinamento del traffico che parta proprio dal MoSE. Come spiega il commissario dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, in primo luogo bisogna adeguare la conca di navigazione di Malamocco, «in modo tale -spiega- da rendere sicuro e agevole il passaggio di navi fino a 320 metri di lunghezza ». L'Adsp ci lavora in questo senso da tre anni e ha presentato «dei precisi suggerimenti, idee e anche ipotesi progettuali al PIOPP». Quanto alla realizzazione del cosiddetto porto regolato, l'Autorità ha depositato una proposta in Commissione Trasporti del Senato e al Comitatone 2019 a Palazzo Chigi per insediare in Laguna una centrale operativa, «simile -conclude Musolino- a quelle in funzione in alcuni porti del Nord Europa, che, a fronte delle informazioni ricevute dalla sala operativa decisionale del MoSE, possa gestire e programmare in tempo reale il traffico, al tempo stesso coordinando le comunicazioni con tutti gli operatori portuali. Il buon funzionamento del traffico portuale è sicuramente questione di preminente interesse nazionale e quindi ogni scelta viene sviluppata e discussa in un quadro di competenze e responsabilità condivise anche con gli Enti locali e soprattutto con il ministero di riferimento».

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il prefetto di roma respinge le dimissioni dell' amministratore del consorzio

Il commissario Fiengo resta al suo posto «Dovrà presentare rendiconti e relazioni»

Avrà un ruolo importante nella delicata fase di passaggio verso la nuova governance dell' Autorità per la laguna

ALBERTO VITUCCI

VENEZIA

Brugnaro convoca il Porto «La conca di navigazione e le crociere a Marghera»

Il commissario Fiengo resta al suo posto «Dovrà presentare rendiconti e relazioni»

Niente dimissioni. Prima di andarsene, gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova dovranno «completare il rendiconto e la descrizione dell' attività svolta nei cinque anni di mandato per consentire il passaggio alla nuova governance. Così il prefetto di Roma Matteo Piantedosi ha respinto le dimissioni presentate dal commissario e Avvocato dello Stato Giuseppe Fiengo all' indomani dell' approvazione della legge sulla nuova Autorità per la laguna. Che prevede la nomina di un commissario liquidatore entro 30 giorni e la decadenza degli attuali organi. Ma gli amministratori del Consorzio erano stati nominati dal ministero dell' Interno (prefetto di Roma) e dall' Anac, l' Autorità anticorruzione di Raffaele Cantone, dopo l' azzeramento dei vertici del Cvn coinvolti come molti dirigenti del Magistrato alle Acque (oggi Provveditorato alle Opere pubbliche) nello scandalo delle tangenti. Il loro incarico prevedeva di portare a compimento l' opera garantendo il rispetto della legalità. Adesso arriva il riconoscimento firmato dal ministero. «Si ritiene che le dimissioni potranno acquistare concreta ed effettiva efficacia», scrive Piantedosi, «solo all' esito del compiuto adempimento da parte della S.V. di tutte le attività necessarie, fermo restando il vivo ringraziamento per l' operato fattivo e solerte sin qui svolto». Parole che confermano il ruolo di «vigilante pubblico» compiuto in questi anni da Fiengo. «Resta immutata la fiducia della Prefettura nella serietà, professionalità e abnegazione della S.V. nell' adempimento di un incarico di cui è indubbia la complessità», continua la lettera, «e che soprattutto in questo frangente richiederà un notevole sforzo di analisi e di sintesi, assai più meritorio perché verrà prestato nel momento delicatissimo del passaggio alla nuova governance chiamata a consegnare l' attesa opera del Mose». L' apporto di Fiengo, Avvocato dello Stato che ha passato in questi anni al setaccio i conti del Consorzio e delle sue società, è ancora necessario. Lo aveva detto anche il sottosegretario alla Presidenza Andrea Martella, uno dei padri del decreto che introduce la nuova Autorità. «Nella fase di applicazione della legge», dice, «andranno fatte delle riflessioni». Si deve completare il Mose, che ancora non è ultimato né collaudato e presenta numerose criticità - scoperte proprio durante il governo dei commissari - che andranno sistemate. Inclusa la manutenzione e la gestione dell' opera. Ma anche «mantenere la legalità». Accanto ai bravi tecnici che hanno consentito in questi anni di mandare avanti i lavori e di svolgere test e prove c' è stato intorno alla grande opera da 6 miliardi di euro un diffuso ambito di corruzione e malaffare, scoperto dalle inchieste della magistratura e della Guardia di Finanza nel 2014. La tutela della legalità resta un punto fermo, dunque. Soprattutto in una situazione ingarbugliata di cause e risarcimenti danni intentati dalle imprese che mettono in gioco centinaia di milioni di euro. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Punta Colombi fa spazio al nuovo mercato ittico dopo il no al deposito Gpl

Già stanziati oltre 10 milioni nel bilancio di previsione L' assessore Penzo: «Trasferimento da fare al più presto»

ELISABETTA B. ANZOLETTIDANIELE ZENNARO

RIVIERA - CHIOGGIA

Punta Colombi fa spazio al nuovo mercato ittico dopo il no al deposito Gpl

Già stanziati oltre 10 milioni nel bilancio di previsione L'assessore Penzo: «Trasferimento da fare al più presto»

Carburante ricavato dal polistirolo «Così ricicliamo le cassette usate»

Inaugurata l'autorimessa dopo 20 anni di lavori

Incidente tra auto e moto elicotterato un 57enne

Chiude azienda tessile in cinque senza lavoro «Titolare volatilizzata»

L'ex artigiano Marigo scomparso a 86 anni

CHIOGGIA Nuovo mercato ittico a Punta Colombi. Questo l' obiettivo della giunta per il dopo gpl. Per dare concretezza all' idea, nel bilancio di previsione 2020 sono stati stanziati 10 milioni di euro, ma trattandosi di iter molto lunghi sono stati parallelamente previsti anche fondi per proseguire nell' adeguamento dell' attuale mercato per rinnovare i piazzali, l' illuminazione e l' informatizzazione della sala aste. Da almeno 30 anni si parla del trasferimento del mercato ittico che deve obbligatoriamente lasciare il cuore del centro storico per motivi di traffico e di vivibilità. A ogni tornata elettorale l' argomento diventa ghiottoL' ipotesi di trasferirlo a Punta Colombi era già stata caldeggiata anni fa e era poi tramontata con l' arrivo dei tre bomboloni dell' impianto gpl. Era allora spuntata la soluzione dell' isola dell' Aleghero che avrebbe avuto costi esorbitanti per la necessità di imbonire l' area e collegarla a tutti i sottoservizi. Lo studio di fattibilità era stato anche assegnato all' università la Sapienza di Roma, ma tutto è rimasto sulla carta. Ora che l' impianto gpl sembra destinato a scomparire, l' amministrazione grillina torna a riproporre Punta Colombi. Una soluzione che richiede una variante al Piano regolatore del porto e un lavoro in sinergia con l' Autorità di sistema portuale. Nel bilancio di previsione il capitolo "Sviluppo economico e sostenibilità" contempla 10 milioni di euro per lo spostamento; 350. 000 per gli ultimi lavori di pavimentazione esterna del mercato e la messa in sicurezza della banchina e 800 mila per informatizzazione, climatizzazione e illuminazione della sala aste con fondi Feamp. «Su quello attuale stiamo continuando le migliorie», spiega l' assessore ai Lavori pubblici, Alessandra Penzo, «in questo momento il cantiere sta lavorando sulle pensiline a nord del padiglione. L' obiettivo però è di accelerare per il trasferimento: spingeremo per far predisporre una variante al Prg portuale destinando l' attuale area occupata dal gpl a porto peschereccio. Ho già condiviso con il commissario dell' Autorità portuale Pino Musolino la necessità di provvedere al più presto a una variazione del Dpss (Documento di pianificazione strategica del sistema portuale) firmato lo scorso dicembre». -- Elisabetta B. Anzoletti© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Gazzetta Marittima

Venezia

Urgente la riforma della riforma portuale

LA GAZZETTA MARITTIMA

Urgente la riforma della riforma portuale

VENEZIA C'è amarezza e c'è un senso di urgenza che la crisi economica mondiale accentuata dalla pandemia rende più che attuale. E c'è anche, di contro, la consapevolezza che la stessa pandemia affastella i problemi, con un governo che ormai vive in continua emergenza. Sono queste le premesse dell'iniziativa dell'AdSP veneta che a quattro anni dall'inizio della riforma portuale semiabortita per aggiornate quella del 98 ha deciso di fare il punto coinvolgendo in un webinar tecnico alcuni soggetti chiave della logistica e dei trasporti in ambito nazionale. L'incontro ha coinvolto Natale Mazzuca vicepresidente di Confindustria con delega all'Economia del Mare, Luigi Merlo presidente di Federlogistica Conftrasporto, Guido Nicolini presidente di Confetra e di Pino Musolino commissario straordinario dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale. La conversazione è stata coordinata e moderata da Alessandro Panaro responsabile Maritime & Energy di SRM Studi e Ricerche per il Mezzogiorno.Il caso veneto ha offerto un utile punto di partenza per la discussione è stato detto in apertura del webinar dato che dopo oltre due anni di duro lavoro si può dire completata l'armonizzazione demaniale e operativa degli scali di Venezia e di Chioggia e ben impostata l'attività di negoziazione con le amministrazioni comunali di riferimento finalizzata alla redazione del DPSS, il Documento di Programmazione Strategica di Sistema. Sul MOSE, dopo il positivo collaudo, è stata ribadita la necessità di attivare al più presto una gestione operativa funzionante 24 ore al giorno e 365 giorni l'anno, per riprogrammare in tempo reale il traffico marittimo in occasione di sollevamento delle paratoie, gestendo la comunicazione con tutti gli operatori portuali e contribuendo a incrementare le performance portuali.Il confronto ha presto allargato l'obiettivo a tutto il sistema portuale italiano. A questo proposito, i relatori hanno auspicato la tempestiva e piena applicazione della riforma della portualità sotto il profilo normativo, superando quei bug insiti nella legge stessa, laddove sono tuttora previste complicate dinamiche nei processi decisionali e dove non si attribuisce una prerogativa nazionale alla funzione portuale, non riconoscendo di conseguenza alle AdSP la potestà di risolvere conflitti tra Stato ed Enti locali e i poteri necessari per sbloccare trattative sulla definizione delle aree.Confindustria ha evidenziato la rinnovata e concreta attenzione per l'Economia del Mare perché si tratta di un cluster straordinario e trasversale, che da sempre genera ricchezza, occupazione e innovazione, e rappresenta una leva straordinaria per il rilancio del nostro Paese. Così Natale Mazzuca, vicepresidente di Confindustria per l'Economia del Mare. Quanto al sistema portuale italiano, ha potenzialità uniche ma manca ancora una visione politica unitaria, rimanendo ancorato a logiche localistiche, che occorre superare. La portualità nazionale deve essere infatti vista come un unicum per generare efficienza e forza competitiva. Le imprese dell'economia del mare nel 2018 sfiorano le 200 mila unità mentre il valore aggiunto ammonta a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale dell'economia, ma in termini di produzione diretta e indiretta si arriva a 134,5 miliardi di euro. La risorsa mare, dunque, è fondamentale per la crescita di tutto il nostro territorio e per questo si fa sempre più necessaria, soprattutto per l'Italia che ha una grande vocazione marittima, la creazione di un Ministero del Mare per poter esprimere al massimo le nostre potenzialità, attraverso un coordinamento unico, che possa fare da volano ad un asset così strategico.Luigi Merlo presidente di Federlogistica Conftrasporto ha dichiarato: Bisogna dare piena attuazione alla riforma, in particolare al coordinamento nazionale. La nostra portualità per alcuni ambiti rischia di avere una sovracapacità di offerta. Occorre investire molto di più sui collegamenti ferroviari, la digitalizzazione, ma anche sull'adeguamento delle

infrastrutture portuali al cambiamento climatico,

La Gazzetta Marittima

Venezia

proprio come il caso di Venezia ci insegna.Alla luce del nuovo picco del Coronavirus, il presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha ribadito la richiesta di un tavolo governativo per pianificare la distribuzione di milioni di dosi di vaccino anti influenzale (17 milioni di dosi) e, probabilmente entro l'anno, anche di quello anti Covid (altri 20-30 milioni di dosi). Il nostro Paese ha detto Nicolini non ha mai sostenuto un simile sforzo distributivo, in tale ambito, e sento il dovere di segnalare l'utilità di un qualche tavolo di coordinamento e di raccordo tecnico operativo che coinvolga gestori degli hub logistici, rappresentanze degli operatori, istituzioni. Mi parrebbe un bel modo di fare Sistema Paese' e prepararsi, in maniera serena ma strutturata e pianificata, a questa importante sfida.Secondo il Commissario Straordinario dell'AdSP MAS Pino Musolino: La riforma della portualità avrà raggiunto il suo vero obiettivo se metterà finalmente a sistema gli scali italiani, permettendone una pianificazione organica che risponda alle reali esigenze dell'intero Paese, sempre in relazione con i mercati internazionali e nel contesto delle politiche di sviluppo infrastrutturale europee. Per questo motivo, occorre accelerare sul fronte della connessione dei sistemi portuali alle reti TEN-T, nel caso veneto urge portare a compimento le tratte mancanti dell'AV-AC da Verona a Venezia e della tratta del Brennero. Nel contempo, le ZLS possono essere un grande acceleratore nella produzione del valore se sono messe in sinergia con le attività portuali. Ma è soprattutto l'adozione di una programmazione scientifica delle attività portuali e dell'allocazione delle risorse che potrebbe fare la differenza nel prossimo futuro.

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

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

La carica di segretario generale. Pd diviso

Porti di Genova e Savona, per il dopo-Sanguineri spunta Simona Coppola

SIMONE GALLOTTI

L'Unione petrolifera fa rotta sull'ambiente

Porti di Genova e Savona, per il dopo-Sanguineri spunta Simona Coppola

Genova Se il blitz andasse in porto, si tratterebbe della prima donna in quel ruolo. Sarebbe pur sempre il numero due dello scalo, ma comunque una rivoluzione dalle parti di Palazzo San Giorgio. Simona Coppola, affermata avvocato marittimista genovese dello storico studio legale Garbarino, è la favorita nella corsa al posto di Marco Sanguineri, attuale segretario generale dell' Authority. È una gara tutta interna al Pd con i big del partito che si stanno muovendo per suggerire il nome più adatto a ricoprire quel ruolo. Coppola può vantare la stima di Claudio Burlando, che sarà anche il padre nobile ritirato a Torriglia, ma su una materia delicata come il porto è anche un punto di riferimento per quell' area politica e per alcuni terminalisti. E poi a Roma, in particolare al ministero, l' ex presidente della Regione ha ancora ottime conoscenze. Non tutto i Dem però sono d' accordo a dare il ben servito a Sanguineri. Così nelle prossime ore potrebbe farsi largo una figura terza, di condivisione. Ma i tempi sono tutto in questa corsa alle poltrone dei porti. Se Paolo Signorini ha consolidato la propria posizione, sul resto c' è molta incertezza. Paola De Micheli non sembra intenzionata a ritardare le nomine dei presidenti, come ha ammesso il ministero a precisa domanda del Secolo XIX. Quindi tempi rispettati e tra novembre e dicembre ci saranno otto cambi. Un altro giro avverrà tra primavera e estate del 2021. Per alcuni potrebbe essere un calvario: i rumors su diversi presidenti in uscita potrebbero non rendere facile il finale di mandato. E il ministero si è limitato da solo lo spazio di manovra con il sistema dei bandi che rischia di rendere più difficile il processo di nomina. Comunque sia, al momento il commissario di Gioia Tauro Andrea Agostinelli è in pole per Livorno dove difficilmente rimarrà Corsini. Francesco Maria di Majo è stato scaricato anche dal Pd di Civitavecchia e potrebbe essere sostituito da Pino Musolino, oggi commissario a Venezia. --

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

i l porto

Compagnia l' accordo sul bilancio è in dirittura

la Repubblica
Genova
Liguria, contagi record arriva il mini-coprifuoco
Compagnia l'accordo sul bilancio è in dirittura
Tamponi dai medici di famiglia "Ma le regole non sono chiare"
Le "città medie" più resilienti Imperia seconda in Italia grazie all'olio
Cronista di Repubblica pestato parte civile negata ai giornalisti
"Non smettere di sognare, solo chi sogna può volare"
TORNA A SOGNARE NEI NOSTRI CINEMA
La Scienza non si tocca il Festival resiste al virus
Michelangelo quando la vita è un capolavoro

di Massimo Minella Che cosa manca per l' accordo finale sul bilancio della Compagnia Unica? Forse la volontà, da parte di tutti, di fare un solo passo indietro per ritrovarsi sulle stesse posizioni e liberare così l' intesa che consente ai soci della Compagnia Unica di approvare l' esercizio 2019. A nessuno sfugge quanto sia complicato chiudere questa partita e sarebbe ingiusto non dare conto della disponibilità dei terminalisti a trattare, così come dell' impegno dei sindacati a ribadire l' esigenza di regole chiare dentro a una portualità che troppo spesso mostra desideri di deregulation. Ma l' accordo, che non è mai stato così vicino, non è ancora raggiunto e può bastare poco per rovinare tutto. L' authority sta mediando fra le parti, con pazienza, e spinge a un' intesa diretta terminalisti- Culmv. I k Il console Antonio Benvenuti segue dalla prima di cronaca Dopo l' incontro di ieri a tre (authority, privati, Culmv) oggi si allarga il tavolo ai sindacati. Sarà forse necessario qualche ulteriore passaggio, ma l' obiettivo resta quello di chiudere entro la fine della settimana e consentire alla Compagnia Unica di tenere la sua assemblea entro la fine del mese. La discussione versa attorno a ciò che manca per portare in pareggio l' esercizio fra costi e ricavi. Al momento, infatti, mancano 880mila euro, non una cifra inarrivabile, tenuto conto che l' emergenza Covid è già costata alla Culmv 43mila giorn ate di lavoro (a fine settembre) e che il governo ha già deciso di indennizzare le compagnie portuali di Genova e Savona con 4 milioni di euro per il lavoro perduto. E allora, perché da mesi si continua a discutere? In gioco, va detto, ci sono interessi diversi, in uno scenario da poco cambiato all' interno della componente privata, con un nuovo assetto societario che unisce Psa e Sech. Nuovi soggetti (e nuovi interlocutori al tavolo), mentre si incrociano i confronti. Il primo, quello fra authority e Culmv, verte attorno al piano strategico che i portuali devono redigere, mostrando come intendano procedere in futuro, limando ulteriormente i costi che gravano sul bilancio. Poi c' è il confronto a due Culmv-terminalisti, quello della trattativa economica sulle prestazioni offerte dai soci che rivendicano un adeguamento tariffario. Diventa necessario far marciare le due questioni in parallelo, che non vanno mischiate ma che non possono certo essere ignorate nella ricerca dell' accordo finale. Al tavolo ci sono persone in grado di far prevalere la mediazione, come il leader dell' authority Paolo Signorini e il presidente dei terminalisti Beppe Costa. Ma lo stesso vale per il console della Culmv Antonio Benvenuti, ex capo dei delegati della Compagnia poi successore di Paride Batini e da 11 anni alla guida dei soci. Forse anche per lui ben si prestano le parole di Luciano Ligabue (« Nasci da incendiario muori da pompiere »), ma d' altra parte l' obiettivo è l' intesa e quindi non ci sono alternative all' unica strada possibile, quella della tratt ativa. - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA

L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

SIGNORINI (PORTS OF GENOA): «CONTATTI DA USA E CINA, MA NON DALL'UE»

Governi esteri in pressing sui porti

E al convegno Sipotra Munari spiega la rivoluzione del Decreto semplificazioni

L'AVVISATORE MARITTIMO

Governi esteri in pressing sui porti

E al convegno Sipotra Munari spiega la rivoluzione del Decreto semplificazioni

"LA NUOVA EUROPA" NEL LIBRO DI MARESCA

GRIMALDI GROUP

Servizio diretto Med-West Africa

ALBERTO GHIARA GENOVA. Al convegno organizzato da Sipotra (Società italiana di politica dei trasporti) sono emersi due punti che possono far ben sperare per il futuro dei porti italiani. L'avvocato Francesco Munari ha spiegato come il decreto semplificazioni costituisca una rivoluzione per le Autorità di sistema portuale, che si trovano in mano uno strumento potentissimo per sviluppare l'attività commerciale dei rispettivi scali. Il presidente dei Ports of Genoa, Paolo Emilio Signorini, che per altro non ha raccolto pienamente l'assist di Munari, ha lanciato un affondo all'Unione europea, grande assente nei porti italiani, dove invece si muovono agevolmente i rappresentanti dei governi di Estremo oriente e Stati Uniti. Quest'ultimo dato è stato indirettamente confermato nelle stesse ore dal presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, che in un comunicato sulle opportunità offerte ai porti italiani dalla nuova guerra fredda sino-statunitense, ha parlato dell'interessamento pressante degli Stati Uniti, a livello governativo e non soltanto di aziende private, sui porti italiani. «L'attenzione - ha detto Duci - che gli Stati Uniti, anche attraverso le ripetute missioni del Segretario di Stato Mike Pompeo, e gli interventi reiterati dell'Ambasciata e del Consolato di Milano in vari scali strategici, stanno dimostrando quanta importanza l'alleato atlantico riponga sul controllo della portualità italiana». Non si tratta più soltanto della presenza di funzionari doganali statunitensi alle nostre frontiere marittime per avere un maggiore controllo della sicurezza, come avvenuto immediatamente dopo l'attacco dell'11 settembre, ma di un'attività commerciale. Parlando della visione dell'Unione europea sugli aiuti di Stato, che considera superata, Signorini ha detto che i temi in discussione altrove sono più avanzati: «Io ricevo esponenti dei governi di Stati Uniti e Cina che mi pongono il tema della competitività del nostro sistema portuale: ci troviamo in chiara inferiorità rispetto agli operatori di Stati Uniti e Far East. E' incredibile: mentre incontro esponenti di questi Paesi, dall'Unione europea non mi viene a cercare nessuno. Dovremmo avere un esponente dell'Unione che ci dica come dobbiamo comportarci noi europei». D'altra parte ancora durante il convegno Sipotra si è parlato del ruolo delle Autorità di sistema, che di fronte a apparati pubblici di altri Paesi che svolgono attività di promozione e intelligence commerciale si trovano a avere ancora un ruolo incerto. Da questo nascono le due sollecitazioni, apparentemente contrastanti, di Munari e Signorini. Munari ha sottolineato come già oggi le Autorità portuali possano svolgere un ruolo importante, avendo una discrezionalità sulle concessioni riconosciuta dalla giurisprudenza, che distingue concessioni di beni da quelle per i servizi. Un ruolo che è stato ulteriormente rafforzato dall'ultimo decreto Semplificazioni, per quanto riguarda la realizzazione delle opere: «Per i porti italiani si può parlare di svolta epocale. Elementi importanti sono stati introdotti dall'articolo 2, paragrafo 4, che, per il nostro settore, fa molto di più anche rispetto al celebrato modello Genova, cancellando il codice dei contratti pubblici per la realizzazione di infrastrutture e servizi». Munari ha concluso con un invito alle Adsp: «La riforma c'è, vediamo di usarla». Secondo Signorini i porti italiani sono «a metà del guado. Alcuni problemi sarebbero affrontati più agevolmente dalle Adsp se fossero più forti dal punto di vista tecnico e amministrativo. Penso che l'attuale sistema non attrezzi quelli italiani come il porto di Rotterdam». Il riferimento è a una possibile trasformazione in Spa, ma anche alla necessità di confrontarsi con soggetti istituzionali come l'ambasciata degli Stati Uniti avendo

una maggiore capacità di promozione. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Con lo Smart terminal l'Agenzia delle dogane rilancia il pre-clearing delle merci nei porti liguri

«Ridateci il ministero del Mare»

Il settore dello shipping in pressing: «Seguiamo l'esempio della Francia»

Il mercato dell'auto torna in positivo

Con lo Smart terminal l'Agenzia delle dogane rilancia il pre-clearing delle merci nei porti liguri

GENOVA. Ha preso il via ufficialmente, presso i porti di Genova e La Spezia, la nuova procedura Smart terminal dell'Agenzia Dogane e Monopoli (Adm), realizzata allo scopo di potenziare i benefici della procedura di sdoganamento in mare a seguito dell'entrata in vigore del nuovo Codice doganale dell'Unione Europea. Tale potenziamento nasce proprio dallo studio delle condizioni di operatività dei porti liguri. A Genova e La Spezia, come noto, il pre-clearing era stato avviato diversi anni fa, incontrando alcuni limiti strutturali a causa delle particolari condizioni del traffico marittimo in arrivo. Questo traffico, per i porti dell'Alto Tirreno, è caratterizzato per la maggior parte dalla presenza sulle rotte delle navi in arrivo di precedenti scali in strutture portuali collocate a breve distanza, ossia a meno di 24 ore di navigazione, e tali, pertanto, da non consentire il pieno sfruttamento dei benefici concessi dalla stessa procedura di pre-clearing. L'integrazione tra sdoganamento in mare (pre-clearing) e Smart Terminal rende le due procedure reciprocamente complementari e utilizzabili lungo il percorso di una nave da un porto extra Unione europea direttamente verso diversi porti italiani di approdo. Grazie a questa innovazione viene consentito agli operatori di anticipare la presentazione del manifesto delle merci in arrivo per la convalida e, di conseguenza, delle relative dichiarazioni doganali, consentendo agli stakeholders in possesso dell'autorizzazione di Operatore economico autorizzato (Aeo), di fruire delle informazioni doganali utili per una gestione più efficiente della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci. Adesso, a seguito dell'emanazione dei disciplinari operativi da parte degli Uffici delle Dogane di Genova 1, Genova 2 e La Spezia, allineati alle disposizioni impartite dalla Direzione territoriale Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta allo scopo di assicurare analoghe condizioni e requisiti per gli stakeholders interessati, è diventata operativa a tutti gli effetti una nuova semplificazione, importante per il sostegno della competitività dei porti liguri. «Si tratta - afferma una nota della Direzione interregionale - di uno strumento operativo di notevole portata, tanto più in un momento così particolare per la congiuntura socio-economica locale e nazionale, all'interno della quale la speditezza e l'efficienza dei traffici diventano sempre più variabili chiave per il supporto al sistema paese». Lo sdoganamento in mare è possibile grazie alla collaborazione fra Agenzia delle Dogane e Corpo delle Capitanerie di porto. Le dichiarazioni di importazione possono essere trasmesse mentre le merci sono ancora in viaggio verso i porti nazionali a bordo di navi provenienti dall'estero, consentendo alla dogana e, alle altre amministrazioni coinvolte nello sportello doganale, di anticipare l'analisi dei rischi e svincolare, prima dell'arrivo, le merci per le quali non è richiesto un controllo. Lo "sdoganamento in mare" riduce e, in molti casi, elimina i tempi di stazionamento delle merci nei terminal di sbarco con ovvi benefici per le aziende anche in termini di costi. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

Smart terminal a Genova e La Spezia

Parte la nuova procedura dell'Agenzia Dogane e Monopoli

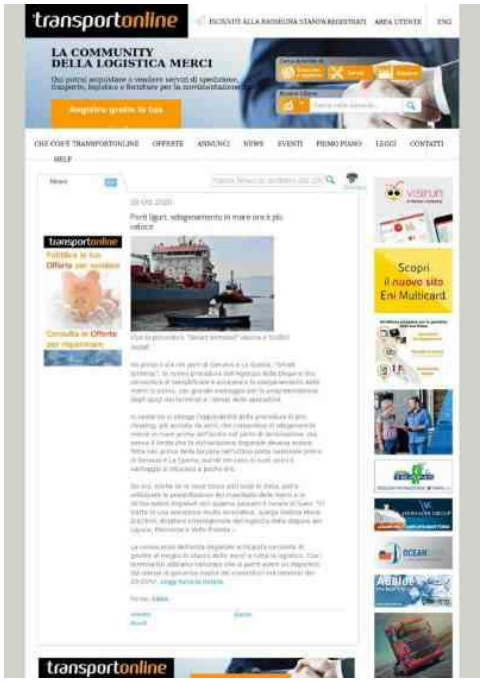
Redazione

GENOVA Si chiama Smart terminal la nuova procedura che prende il via nei porti di Genova e La Spezia, promossa dall'Agenzia Dogane e Monopoli. Scopo del progetto, potenziare i benefici della procedura di sdoganamento in mare a seguito dell'entrata in vigore del nuovo Codice doganale dell'Unione europea. L'operazione che prende avvio, nasce proprio dallo studio delle condizioni di operatività dei porti liguri, dove, il pre-clearing è stato avviato già da diversi anni, incontrando limiti strutturali a causa delle peculiari condizioni del traffico marittimo in arrivo, caratterizzato per la maggior parte dalla presenza di precedenti scali in strutture portuali collocate a breve distanza e tali, pertanto, da non consentire il pieno sfruttamento dei benefici connessi alla procedura. L'integrazione tra sdoganamento in mare e Smart terminal rende le due procedure reciprocamente complementari e utilizzabili lungo il percorso di una nave da un porto extra Ue direttamente verso diversi porti italiani di approdo. L'innovazione proposta permette agli operatori di anticipare la presentazione del manifesto delle merci in arrivo per la convalida e, di conseguenza, delle relative dichiarazioni doganali, consentendo agli stakeholders in possesso dell'autorizzazione di Operatore economico autorizzato, di fruire delle informazioni doganali utili per una gestione più efficiente della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci. Con la Smart terminal diventa operativa a tutti gli effetti una nuova semplificazione importante per il sostegno della competitività dei porti liguri, uno strumento operativo di notevole portata, tanto più in un momento così particolare per la congiuntura socio-economica locale e nazionale, all'interno della quale la velocità e l'efficienza dei traffici diventano sempre più variabili chiave per il supporto al sistema paese.

Transportonline

Genova, Voltri

Porti liguri, sdoganamento in mare ora è più veloce



Con la procedura "Smart terminal" sbarco e traffici rapidi. Ha preso il via nei porti di Genova e La Spezia, "Smart terminal", la nuova procedura dell'Agenzia delle Dogane che consentirà di semplificare e accelerare lo sdoganamento delle merci in arrivo, con grande vantaggio per la programmazione degli spazi nei terminal e i tempi delle operazioni. In sostanza si allarga l'applicabilità della procedura di pre-clearing, già avviata da anni, che consentiva di sdoganare la merce in mare prima dell'arrivo nel porto di destinazione, ma aveva il limite che la dichiarazione doganale doveva essere fatta non prima della toccata nell'ultimo porto nazionale prima di Genova e La Spezia, quindi nel caso di scali vicini il vantaggio si riduceva a poche ore. Da ora, anche se la nave tocca altri scali in Italia, potrà anticipare la presentazione del manifesto delle merci e le dichiarazioni doganali non appena passato il canale di Suez. "Si tratta di una procedura molto innovativa, spiega Andrea Maria Zucchini, direttore interregionale dell'Agenzia delle dogane per Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta -. La conoscenza dell'esito doganale anticipata consente di gestire al meglio lo sbarco della merci e tutta la logistica. Con i terminalisti abbiamo calcolato che si potrà avere un risparmio del tempo di giacenza media dei contenitori nel terminal del 20-25%".

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Portualità

Roncallo lascia la guida dell' Authority spezzina Pronta ad assumere la vicepresidenza dell' Art

Manca solo la firma al Quirinale di Sergio Mattarella Il saluto della Camera del lavoro

21
La Spezia
Tutto Liguria
Pronta la squadra di Toti Il 27 si riunisce il Consiglio
Roncallo lascia la guida dell'Authority spezzina Pronta ad assumere la vicepresidenza dell'Art
SpeeD
RICERCA
AGENTI DI VENDITA
JUNIOR E SENIOR
PER SOLUZIONI DI
COMUNICAZIONE
PUBBLICITARIA

LA SPEZIA Con la nomina formale, avvenuta lo scorso 18 ottobre, da parte del Consiglio dei ministri su proposta del ministro Paola De Micheli di Carla Roncallo (nella foto) a componente dell' Autorità di regolazione dei trasporti (al vertice siederà come presidente Nicola Zacchero) l' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale volta pagina. Stamani l' ultima conferenza stampa della presidente uscente nell' auditorium dell' Autority, anche se dal punto di vista strettamente procedurale per l' incarico all' Art manca ancora il passaggio al Quirinale con la firma del decreto da parte del presidente Sergio Mattarella. Un incontro, quello di oggi, che avrà anche il significato di un saluto alla città e alla comunità del porto. Per il dopo Roncallo, ufficialmente ancora nessuna decisione anche se l' ipotesi più verosimile resta quella della nomina dell' attuale segretario generale Francesco di Sarcina a commissario straordinario, in attesa del nuovo presidente (che secondo rumors ricorrenti potrebbe essere lo stesso Di Sarcina). Per la formalizzazione della nomina si dovrà comunque aspettare ancora qualche mese, in quanto l' incarico spezzino dovrà rientrare nel puzzle più complesso del rinnovo di numerose presidenze. In vista del cambio della guardia, ieri la Cgil ha diffuso una nota in cui si esprimono parole di apprezzamento: «Della Presidente Roncallo, oltre alle capacità gestionali, abbiamo apprezzato la misura ed il senso di equilibrio dimostrati nei rapporti con i sindacati. Un atteggiamento che ha permesso il dispiegarsi di corrette relazioni sindacali anche in un periodo non certo facile come quello che stiamo vivendo. Siamo certi che la presidente Roncallo darà prova delle sue qualità anche nel prossimo incarico che si accinge ad intraprendere.». F.A.

Citta della Spezia

La Spezia

Cgil: Grazie ed auguri di buon lavoro a Carla Roncallo

La Spezia - "La Cgil spezzina esprime un sentito ringraziamento ed un augurio di buon lavoro alla Presidente Arch. Carla Roncallo, chiamata a ricoprire un prestigioso incarico". Così la segreteria della Camera del Lavoro spezzina in una nota, che continua: "della Presidente Roncallo, oltre alle capacità gestionali, abbiamo apprezzato la misura ed il senso di equilibrio dimostrati nei rapporti con i sindacati. Un atteggiamento che ha permesso il dispiegarsi di corrette relazioni sindacali anche in un periodo non certo facile come quello che stiamo vivendo. Siamo certi che la Presidente Roncallo darà prova delle sue qualità anche nel prossimo incarico che si accinge ad intraprendere." Martedì 20 ottobre 2020 alle 11:54:44 Redazione.

L'Avvisatore Marittimo

La Spezia

La spezia primo scalo nazionale nel rifornimento di gas naturale l'esordio con costa smeralda

Nelle prossime settimane, nel porto della Spezia, verrà effettuata la prima operazione di bunkeraggio di Gnl alla Costa Smeralda. «E' un'ottima notizia - spiega Carla Roncallo - Ancora una volta il nostro scalo è il primo a livello nazionale in cui viene realizzata un'operazione di questo tipo». Sarà Costa Smeralda la prima nave da crociera a effettuare questa operazione, in uno dei suoi prossimi scali domenicali alla Spezia. L'operazione, che viene effettuata nel Mediterraneo solo a Barcellona e Marsiglia, è frutto del lavoro di un tavolo tecnico coordinato dalla Capitaneria. Le grandi navi saranno rifornite direttamente in banchina con una bettolina che, per il momento, arriverà da Rotterdam. Le compagnie stanno scegliendo sempre di più questo tipo di carburante, visti gli obiettivi internazionali di abbattimento delle emissioni. Carnival ha commissionato 11 unità a Gnl e Msc altre 4, perciò secondo l'Authority avere questo servizio alla Spezia farà la differenza.

Marine Traffic e Orbcomm rinnovano accordo sull'Ais

Il servizio permette di tracciare la posizione e la rotta delle navi

Scrubber, il Covid-19 fa sospendere il bando in Argentina

Citta della Spezia

La Spezia

Dopo lo sdoganamento in mare, il porto si fa "smart"

Alla Spezia e Genova introdotta una nuova procedura tagliata sui porti liguri, dove le navi in arrivo sono solitamente reduci da tanti scali a breve distanza. Da ieri possibile anticipare il manifesto delle merci per la convalida.

Liguria - Ha preso il via ufficialmente ieri presso i porti della Spezia e di Genova la nuova procedura di Smart terminal . Voluta e avviata dall' Agenzia dei Monopoli per potenziare i benefici della procedura di sdoganamento in mare a seguito dell' evoluzione normativa intervenuta con l' entrata in vigore del nuovo Codice doganale UE. Il protocollo nasce proprio dallo studio delle condizioni di operatività dei porti liguri, dove il pre-clearing è stato avviato da diversi anni incontrando limiti strutturali a causa delle peculiari condizioni del traffico marittimo. In particolare la navi che arrivano in Liguria sono tipicamente reduci da precedenti scali in strutture portuali a breve distanza e questo non consentiva il pieno sfruttamento dei benefici connessi alla procedura in parola. La sinergia tra sdoganamento in mare e smart terminal rende le due procedure reciprocamente complementari e utilizzabili lungo il percorso di una nave da un porto extra UE direttamente verso diversi porti italiani di approdo. Viene consentito agli operatori di anticipare la presentazione del manifesto delle merci in arrivo per la convalida e, di conseguenza, delle relative dichiarazioni doganali, consentendo agli stakeholders in possesso dell' autorizzazione AEO, di fruire delle informazioni doganali utili per una gestione più efficiente della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci. Una semplificazione importante per il sostegno della competitività dei porti liguri, uno strumento operativo di notevole portata all' interno del quale la speditezza e l' efficienza dei traffici diventano sempre più variabili chiave per il supporto al sistema paese. Martedì 20 ottobre 2020 alle 10:30:54 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com.

Citta della Spezia

La Spezia

Una fontana in mezzo al mare, la pratica continua

La società Fabrica, con sede a Riccò del Golfo, ha ricevuto dall' Autorità di sistema portuale l' incarico di provvedere a servizi di ingegneria e architettura.

La Spezia - Se La Spezia con ogni probabilità dovrà rinunciare, come emerso ieri nel corso della riunione della V Commissione , alla passerella su Viale Italia - la 'piazza sospesa' -, le pratiche invece procedono per un' altra opera di pari, se non superiore, impatto visivo. Si tratta della realizzazione di una fontana in mare, in faccia al Molo Italia, con un getto di notevole altezza (si parla d 170 metri), un' installazione artistica pensata ovviamente in modo che non confligga con le attività marittime, sportive, sociali e culturali dell' area. Il disegno di inserisce nella folta serie di progetti che amministrazione comunale e Autorità di sistema portuale hanno deciso di percorrere per modificare il fronte a mare cittadino. E Via del Molo in questi giorni ha sondato i suoi fornitori per individuare l' affidatario dei servizi tecnici di ingegneria e architettura relativi alla progettazione definitiva ed esecutiva per i lavori di realizzazione "di una fontana di grandi dimensioni nel Golfo della Spezia comprensiva di rilievi batimetrici e geologici necessari per la redazione di tutti gli elaborati tecnico economici richiesti dalle norme vigenti", come si legge nell' atto di incarico alla società Fabrica scrl, con sede a Riccò del Golfo, per un importo di circa 36mila euro. L' imponente getto, secondo quanto emerso nei mesi scorsi, potrebbe essere attivato sporadicamente nel corso della giornata, in occasione di momenti particolari quali l' arrivo delle navi da crociere, a mo' di saluto. Con il non celato auspicio di superare in altezza gli spruzzi di altre zone del mondo, compreso il famoso Jet d' Eau di Ginevra, che spara a circa 140 metri. Martedì 20 ottobre 2020 alle 19:22:38 N. R. re@cittadellaspezia.com.

Il Resto del Carlino

Ravenna

Digitalizzazione dei servizi, a sistema gli scali dell' Adriatico centrale e centrosettentrionale

Porti, patto da Ravenna a Ancona

«Nel vasetto trovi l'agricoltore»
Per Samp ingranaggi nuova offerta Bonfiglioli
Manageritalia, eletta Cristina Mezzanotte
Dalle navi militari agli yacht di lusso
autostrade per l'Italia
Porti, patto da Ravenna a Ancona

BOLOGNA Si mettono a sistema dogane e porti dell' Adriatico, da Ravenna ad Ancona a Ortona. Ieri a Bologna il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli, Marcello Minenna, il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale, il ravennate Daniele Rossi e il collega del Mar Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, hanno firmato i protocolli d' intesa per attivare Tavoli tecnici permanenti e «rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico del Mar Adriatico centro settentrionale e centrale» e «facilitare il lavoro di imprese e operatori attraverso semplificazioni e utilizzo di tecnologie avanzate». I Protocolli si inseriscono in un «piano di ammodernamento logistico e operativo» per rendere «più fluide e più sicure le movimentazioni e migliorare le sinergie tra entità pubbliche e private». «Stiamo contribuendo, a Ravenna, Ancona e in altri importanti siti, alla razionalizzazione e alla digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti», dice il dg Minenna. Per il ravennate Rossi «va seguita la forte spinta alla digitalizzazione che il mercato richiede ed attuarla nelle procedure doganali significa pensare ad un porto moderno, efficiente e competitivo».

Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

PORTO

Intesa con le Dogane per il rilancio

Il presidente dell' Adsp ravennate, Danile Rossi, e il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna hanno siglato il Protocollo d' Intesa per l' attivazione di Tavoli tecnici permanenti, nell' ambito della semplificazione normativa. Il protocollo ha l' obiettivo di rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico del Mar Adriatico Centro Settentrionale e di facilitare il lavoro di imprese e operatori del settore attraverso nuove semplificazioni e utilizzo di tecnologie avanzate. «Dobbiamo seguire la forte spinta alla digitalizzazione che il mercato richiede ed attuarla nelle procedure doganali significa pensare ad un porto moderno, efficiente e competitivo» commenta Rossi. Per Minenna «stiamo contribuendo - a Ravenna, così come in altri importanti siti portuali del Paese - alla razionalizzazione e alla digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti».

10

Ravenna

Notizie dal territorio

«Pulizie ospedale, ora il contratto»

Gli addetti si sono rifiutati a protestare ieri mattina davanti al presidio: «Tutto fermo da ormai sette anni»

Il Lions Club Alighieri ricorda il socio Claudio Benedetti

Intesa con le Dogane per il rilancio

Federazione Italiana Esercenti Pubblici e Turistici

CONFESERCENTI

BAR, PUB E RISTORANTI
CE LA STANNO METTENDO TUTTA PER GARANTIRE LA SICUREZZA,
MA C'È BISOGNO DELL'IMPEGNO DI TUTTI PER NON FERMARE IL PAESE

CONTENERE LA DIFFUSIONE DEL COVID-19 È UNA RESPONSABILITÀ COMUNE

CHE COSA POSSONO FARE I CLIENTI

- Indossare le mascherine ed igienizzare le mani
- Mantenere la distanza di sicurezza di almeno un metro
- Evitare di creare assembramenti dentro e fuori i locali
- Coprire naso e bocca con fazzoletti monouso quando si starnutisce

CHE COSA POSSONO FARE GOVERNO E REGIONI

- Introdurre velocemente nuovi aiuti certi ed adeguati
- Istituire protocolli di sicurezza chiari e condivisibili
- Ridurre la burocrazia in accesso agli ammortizzatori sociali
- Lavorare per un accesso al credito più semplice, efficace e sicuro

VOGLIAMO CONTINUARE A LAVORARE! AIUTATECI A TENERE APERTO!

Ansa

Ravenna

Porti:intesa Dogane-Authority Adriatico Centro e Centro Nord

Protocollo, tavoli tecnici permanenti per migliore competitività

(ANSA) - BOLOGNA, 20 OTT - A Palazzo Mercanzia, anticamente adibito a Dogana ora sede della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Bologna, il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi e il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, hanno siglato i Protocolli d' Intesa per l' attivazione di Tavoli Tecnici Permanenti. I Protocolli, spiega in una nota l' Adsp de Mar Adriatico Centrale, "hanno entrambi l' obiettivo ambizioso di rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico del Mar Adriatico Centro Settentrionale e Centrale e di facilitare il lavoro di imprese e operatori del settore attraverso nuove semplificazioni e utilizzo di tecnologie avanzate". "Si inseriscono in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo, volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto e a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi di Stato, cittadini e imprenditori". "Stiamo contribuendo - ha detto Minenna - a Ravenna, Ancona e Ortona, così come in altri importanti siti portuali del Paese, alla razionalizzazione e alla digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti. Contiamo così di sostenere e promuovere prima d' ogni altra cosa l' export via mare, ossigeno per l' economia del Paese. Abbiamo gli strumenti per essere altamente competitivi e i porti devono essere il centro dello sviluppo del Paese attraverso le autostrade del mare". "Dobbiamo seguire - ha osservato Rossi - la forte spinta alla digitalizzazione che il mercato richiede ed attuarla nelle procedure doganali significa pensare ad un porto moderno, efficiente e competitivo. Ringrazio ancora il Direttore Minenna che sta lavorando con impegno affinchè i porti possano svolgere appieno il proprio ruolo, contribuendo così alla ripresa del sistema produttivo del Paese". "Sicurezza e velocità dei controlli - ha affermato Giampieri - sono gli obiettivi della logistica del futuro. Questo accordo dà concretezza a questa necessità e soprattutto rafforza il principio di sistema di Autorità in quanto unisce i porti marchigiani e abruzzesi nell' innovazione e nella digitalizzazione consentendo di valorizzarne le rispettive vocazioni". (ANSA).

FerPress

Ravenna

Bologna: siglata intesa tra Agenzia Dogane, AdSP Adriatico centrale e Adriatico centro settentrionale per tavoli tecnici permanenti

(FERPRESS) Bologna, 20 OTT Questa mattina, nell'ambito della suggestiva cornice di Palazzo Mercanzia, anticamente adibito a Dogana ora sede della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Bologna, il Direttore Generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, hanno siglato i Protocolli d'Intesa per l'attivazione di Tavoli Tecnici Permanenti.I Protocolli hanno entrambi l'obiettivo ambizioso di rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico del Mar Adriatico Centro Settentrionale e Centrale e di facilitare il lavoro di imprese e operatori del settore attraverso nuove semplificazioni e utilizzo di tecnologie avanzate.I Protocolli si inseriscono in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo, piano volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto e a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori.Come affermato da Minenna Direttore Generale ADM: Stiamo contribuendo a Ravenna, Ancona e Ortona, così come in altri importanti siti portuali del Paese alla razionalizzazione e alla digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti. Contiamo così di sostenere e promuovere prima d'ogni altra cosa l'export via mare, ossigeno per l'economia del Paese. Abbiamo gli strumenti per essere altamente competitivi e i porti devono essere il centro dello sviluppo del Paese attraverso le autostrade del mare.Il Presidente AdSP Mar Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi ha dichiarato: Dobbiamo seguire la forte spinta alla digitalizzazione che il mercato richiede ed attuarla nelle procedure doganali significa pensare ad un porto moderno, efficiente e competitivo. Ringrazio ancora il Direttore Minenna che sta lavorando con impegno affinchè i porti possano svolgere appieno il proprio ruolo, contribuendo così alla ripresa del sistema produttivo del Paese.A sua volta il Presidente AdSP Mar Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, ha affermato: Sicurezza e velocità dei controlli sono gli obiettivi della logistica del futuro. Questo accordo dà concretezza a questa necessità e soprattutto rafforza il principio di sistema di Autorità in quanto unisce i porti marchigiani e abruzzesi nell'innovazione e nella digitalizzazione consentendo di valorizzarne le rispettive vocazioni.

Informare

Ravenna

Protocolli d' intesa tra Dogane e Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico Centro Settentrionale e Centrale

Prevedono l' istituzione di tavoli tecnici permanenti Oggi a Bologna il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi e il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, hanno siglato protocolli d' intesa per l' attivazione di tavoli tecnici permanenti istituiti con l' obiettivo di rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico del Mar Adriatico Centro Settentrionale e Centrale e di facilitare il lavoro di imprese e operatori del settore attraverso nuove semplificazioni e utilizzo di tecnologie avanzate. I protocolli si inseriscono in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nei porti e a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. In occasione della firma dei protocolli avvenuta a Palazzo Mercanzia, anticamente adibito a Dogana ed ora sede della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Bologna, il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane, Minenna, ha ricordato che l' Agenzia sta contribuendo «a Ravenna, Ancona e Ortona, così come in altri importanti siti portuali del Paese, alla razionalizzazione e alla digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti. Contiamo così - ha spiegato - di sostenere e promuovere prima d' ogni altra cosa l' export via mare, ossigeno per l' economia del Paese. Abbiamo gli strumenti per essere altamente competitivi e i porti devono essere il centro dello sviluppo del Paese attraverso le autostrade del mare». Il presidente dell' AdSP del Mar Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi, ha evidenziato la necessità di «seguire la forte spinta alla digitalizzazione che il mercato richiede ed attuarla nelle procedure doganali significa pensare ad un porto moderno, efficiente e competitivo. Ringrazio ancora - ha aggiunto - il direttore Minenna che sta lavorando con impegno affinché i porti possano svolgere appieno il proprio ruolo, contribuendo così alla ripresa del sistema produttivo del Paese». «Sicurezza e velocità dei controlli - ha sottolineato il il presidente dell' AdSP del Mar Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, in occasione dell' incontro - sono gli obiettivi della logistica del futuro. Questo accordo dà concretezza a questa necessità e soprattutto rafforza il principio di sistema di Autorità in quanto unisce i porti marchigiani e abruzzesi nell' innovazione e nella digitalizzazione consentendo di valorizzarne le rispettive vocazioni».

Lugonotizie

Ravenna

Export via mare: anche il porto di Ravenna tra siti portuali resi maggiormente competitivi in futuro

Anche il porto di Ravenna beneficerà di interventi volti alla razionalizzazione e alla digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti grazie all' attivazione di Protocolli d' Intesa per l' attivazione di Tavoli Tecnici Permanenti. Nella mattina del 20 ottobre infatti, nell' ambito della suggestiva cornice di Palazzo Mercanzia, sede della Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura di Bologna, il Direttore Generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi e il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, hanno siglato i Protocolli d' Intesa per l' attivazione di Tavoli Tecnici Permanenti. I Protocolli hanno entrambi l' obiettivo ambizioso di rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico del Mar Adriatico Centro Settentrionale e Centrale e di facilitare il lavoro di imprese e operatori del settore attraverso nuove semplificazioni e utilizzo di tecnologie avanzate. I Protocolli si inseriscono in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo, piano volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto e a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Come affermato da Minenna, Direttore Generale ADM: 'Stiamo contribuendo - a Ravenna, Ancona e Ortona, così come in altri importanti siti portuali del Paese - alla razionalizzazione e alla digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti. Contiamo così di sostenere e promuovere prima d' ogni altra cosa l' export via mare, ossigeno per l' economia del Paese. Abbiamo gli strumenti per essere altamente competitivi e i porti devono essere il centro dello sviluppo del Paese attraverso le autostrade del mare.' Il Presidente AdSP Mar Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi, ha dichiarato: 'Dobbiamo seguire la forte spinta alla digitalizzazione che il mercato richiede ed attuarla nelle procedure doganali significa pensare ad un porto moderno, efficiente e competitivo. Ringrazio ancora il Direttore Minenna che sta lavorando con impegno affinchè i porti possano svolgere appieno il proprio ruolo, contribuendo così alla ripresa del sistema produttivo del Paese'. A sua volta il Presidente AdSP Mar Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, ha affermato: 'Sicurezza e velocità dei controlli sono gli obiettivi della logistica del futuro. Questo accordo dà concretezza a questa necessità e soprattutto rafforza il principio di sistema di Autorità in quanto unisce i porti marchigiani e abruzzesi nell' innovazione e nella digitalizzazione consentendo di valorizzarne le rispettive vocazioni'.

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

Lugonotizie

Ravenna

Anche per il presidente Rossi un nuovo grande terminal container a Ravenna non ha senso?

Il presidente di A.P. Daniele Rossi ha 'sganciato la bomba' e ha rimesso in discussione la realizzazione del nuovo terminal container che dovrebbe sorgere nell' ambito del progetto Hub 2030 (o, almeno, così lo chiamiamo noi, visti i tempi per la realizzazione). Il Presidente dell' Autorità Portuale ci ha già abituato a posizioni nette e decise quando rilascia interviste alla stampa non locale. Lo aveva fatto, ad esempio, dichiarando a Il Sole 24 Ore, dopo il disastro di Beirut, che non c' era nessun deposito nei porti italiani di nitrato d' ammonio. Lo avevamo costretto ad una brusca marcia indietro ricordandogli che proprio a Ravenna ce n' è uno dalla fine degli anni '50 del secolo scorso.Così non dovrebbe stupirci, come invece ci accade, leggere su Ship2shore (giornale specialistico di logistica portuale) quanto dichiarato da Rossi in un seminario sulla riforma portuale organizzato dal suo collega di Venezia: A chiedere un maggior coordinamento a livello nazionale è stato il presidente di Assoporti e dell' AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale (Ravenna), Daniele Rossi: 'Un coordinamento - ha detto collegandosi da via Antico Squero - che dovrebbe avvenire all' interno della Conferenza dei Presidenti con un dialogo strategico sull' intero sistema portuale. Non ha senso che ogni porto faccia tutto, bisogna individuare delle specificità e puntare su quello. Ad esempio mi chiedo: avrebbe senso, da parte mia, rilasciare una concessione per un grande terminal container?' Una affermazione che sa di pietra tombale sul progetto Hub Portuale di Ravenna. A questo punto torniamo a chiedere cosa dovrebbe servire quel chilometro di nuove banchine con correlati metri cubi di fanghi da estrarre che, per l' appunto, sarebbero in progetto proprio per il nuovo grande terminal container. Forse, alla fine, Rossi si è accorto anche lui che, ammesso e non concesso servano a qualcosa nel futuro, meglio sarebbe spostare quelle banchine e il problema di smaltire i relativi fanghi alla seconda (lontana) fase. Del resto, nessun investimento risulta nel bilancio di chi possiede i terreni retrostanti le banchine, cioè SAPIR. Dunque, meglio risparmiare risorse economiche per qualcosa di utile, come ad esempio l' elettrificazione delle banchine, piuttosto che costruire banchine utili solo per incrementare i valori dei terreni deserti di SAPIR. Comprensibile, del resto, che SAPIR non investa in un terminal container destinato a rimanere vuoto, in mancanza di fondali adeguati ad attrarre un naviglio con pescaggio importante per impossibilità naturali (fuori dalle dighe non si può scavare e sperare che il buco non si riempia subito!) Per giunta con il terminal container che già possiede (TCR) lontano dal raggiungimento dei quantitativi potenzialmente movimentabili per i quali è stato a suo tempo costruito. È sempre stata la posizione che abbiamo espresso come Ravenna in Comune, ora rafforzata dal crollo della globalizzazione dei traffici, già iniziato pre-pandemia e confermata nelle previsioni avanzate dal WTO alla luce degli ultimi avvenimenti. Meglio un ravvedimento tardi che mai, d' altra parte. Ma il dubbio resta: è veramente d' accordo con noi, Signor Presidente? Massimo Manzoli - Capogruppo di Ravenna In Comune.

Messaggero Marittimo

Ravenna

Intesa su Tavoli Tecnici Permanenti

Per rilanciare il sistema portuale e logistico adriatico

Redazione

BOLOGNA Siglati i protocolli d'intesa per l'attivazione di Tavoli Tecnici Permanenti. Ad apporre le firme questa mattina, nella suggestiva cornice di Palazzo Mercanzia, anticamente adibito a Dogana ora sede della Camera di Commercio di Bologna, il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi e il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri. I protocolli hanno entrambi l'obiettivo ambizioso di rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico del Mar Adriatico centro settentrionale e centrale e di facilitare il lavoro di imprese e operatori del settore attraverso nuove semplificazioni e utilizzo di tecnologie avanzate. I protocolli sui Tavoli Tecnici Permanenti si inseriscono in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo, piano volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto e a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Come affermato da Minenna: Stiamo contribuendo a Ravenna, Ancona e Ortona, così come in altri importanti siti portuali del Paese alla razionalizzazione e alla digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti. Contiamo così di sostenere e promuovere prima d'ogni altra cosa l'export via mare, ossigeno per l'economia del Paese. Abbiamo gli strumenti per essere altamente competitivi e i porti devono essere il centro dello sviluppo del Paese attraverso le Autostrade del mare. Il presidente AdSp Mar Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi ha dichiarato: Dobbiamo seguire la forte spinta alla digitalizzazione che il mercato richiede ed attuarla nelle procedure doganali significa pensare ad un porto moderno, efficiente e competitivo. Ringrazio ancora il direttore Minenna che sta lavorando con impegno affinchè i porti possano svolgere appieno il proprio ruolo, contribuendo così alla ripresa del sistema produttivo del Paese. A sua volta il presidente AdSp Mar Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, ha affermato: Sicurezza e velocità dei controlli sono gli obiettivi della logistica del futuro. Questo accordo dà concretezza a questa necessità e soprattutto rafforza il principio di sistema di Autorità in quanto unisce i porti marchigiani e abruzzesi nell'innovazione e nella digitalizzazione consentendo di valorizzarne le rispettive vocazioni.

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

ravennawebtv.it

Ravenna

Manzoli (Ravenna in Comune): "Anche per il presidente Rossi un nuovo grande terminal container non ha senso?"

"Il presidente di A.P. Daniele Rossi ha 'sganciato la bomba' e ha rimesso in discussione la realizzazione del nuovo terminal container che dovrebbe sorgere nell' ambito del progetto Hub 2030 (o, almeno, così lo chiamiamo noi, visti i tempi per la realizzazione). Il Presidente dell' Autorità Portuale ci ha già abituato a posizioni nette e decise quando rilascia interviste alla stampa non locale. Lo aveva fatto, ad esempio, dichiarando a Il Sole 24 Ore, dopo il disastro di Beirut, che non c' era nessun deposito nei porti italiani di nitrato d' ammonio. Lo avevamo costretto ad una brusca marcia indietro ricordandogli che proprio a Ravenna ce n' è uno dalla fine degli anni '50 del secolo scorso" afferma Massimo Manzoli, Capogruppo di Ravenna In Comune. "Così non dovrebbe stupirci, come invece ci accade, leggere su Ship2shore (giornale specialistico di logistica portuale) quanto dichiarato da Rossi in un seminario sulla riforma portuale organizzato dal suo collega di Venezia: A chiedere un maggior coordinamento a livello nazionale è stato il presidente di Assoporti e dell' AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale (Ravenna), Daniele Rossi: 'Un coordinamento - ha detto collegandosi da via Antico Squero - che dovrebbe avvenire all' interno della Conferenza dei Presidenti con un dialogo strategico sull' intero sistema portuale. Non ha senso che ogni porto faccia tutto, bisogna individuare delle specificità e puntare su quello. Ad esempio mi chiedo: avrebbe senso, da parte mia, rilasciare una concessione per un grande terminal container?'. Una affermazione che sa di pietra tombale sul progetto Hub Portuale di Ravenna" dichiara Manzoli. "A questo punto torniamo a chiedere cosa dovrebbe servire quel chilometro di nuove banchine con correlati metri cubi di fanghi da estrarre che, per l' appunto, sarebbero in progetto proprio per il nuovo grande terminal container. Forse, alla fine, Rossi si è accorto anche lui che, ammesso e non concesso servano a qualcosa nel futuro, meglio sarebbe spostare quelle banchine e il problema di smaltire i relativi fanghi alla seconda (lontana) fase. Del resto, nessun investimento risulta nel bilancio di chi possiede i terreni retrostanti le banchine, cioè SAPIR. Dunque, meglio risparmiare risorse economiche per qualcosa di utile, come ad esempio l' elettrificazione delle banchine, piuttosto che costruire banchine utili solo per incrementare i valori dei terreni deserti di SAPIR" prosegue Manzoli. "Comprensibile, del resto, che SAPIR non investa in un terminal container destinato a rimanere vuoto, in mancanza di fondali adeguati ad attrarre un naviglio con pescaggio importante per impossibilità naturali (fuori dalle dighe non si può scavare e sperare che il buco non si riempia subito!) Per giunta con il terminal container che già possiede (TCR) lontano dal raggiungimento dei quantitativi potenzialmente movimentabili per i quali è stato a suo tempo costruito. È sempre stata la posizione che abbiamo espresso come Ravenna in Comune, ora rafforzata dal crollo della globalizzazione dei traffici, già iniziato pre-pandemia e confermata nelle previsioni avanzate dal WTO alla luce degli ultimi avvenimenti. Meglio un ravvedimento tardi che mai, d' altra parte. Ma il dubbio resta: è veramente d' accordo con noi, Signor Presidente?" conclude Massimo Manzoli.

Ship Mag

Ravenna

Dogane: logistica del futuro, "tavoli permanenti" per i porti di Ravenna e Ancona

Redazione

Ravenna - Firmati i protocolli d' intesa per l' attivazione di "tavoli permanenti" con l' obiettivo di rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico del Mar Adriatico Centro Settentrionale e Centrale e di facilitare il lavoro di imprese e operatori del settore attraverso nuove semplificazioni e utilizzo di tecnologie avanzate. A sottoscriverli oggi sono stati il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna , il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi e il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri , I protocolli si inseriscono in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo, piano volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto e a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. 'Stiamo contribuendo - a Ravenna, Ancona e Ortona, così come in altri importanti siti portuali del Paese - alla razionalizzazione e alla digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti - ha affermato il direttore Minenna - . Contiamo così di sostenere e promuovere prima d' ogni altra cosa l' export via mare, ossigeno per l' economia del Paese. Abbiamo gli strumenti per essere altamente competitivi e i porti devono essere il centro dello sviluppo del Paese attraverso le autostrade del mare.' Il presidente AdSP Mar Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi ha dichiarato: 'Dobbiamo seguire la forte spinta alla digitalizzazione che il mercato richiede ed attuarla nelle procedure doganali significa pensare ad un porto moderno, efficiente e competitivo. Ringrazio ancora il Direttore Minenna che sta lavorando con impegno affinchè i porti possano svolgere appieno il proprio ruolo, contribuendo così alla ripresa del sistema produttivo del Paese'. A sua volta il presidente AdSP Mar Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri , ha affermato: 'Sicurezza e velocità dei controlli sono gli obiettivi della logistica del futuro. Questo accordo dà concretezza a questa necessità e soprattutto rafforza il principio di sistema di Autorità in quanto unisce i porti marchigiani e abruzzesi nell' innovazione e nella digitalizzazione consentendo di valorizzarne le rispettive vocazioni'.

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

i problemi dei lavoratori

Al Porto aumentano i traffici ma per 14 diminuisce il lavoro

La cooperativa Co.se.port ha sempre meno chiamate per i momenti di picco Dietro c' è un problema di specializzazione degli operai e il tipo di traffici dei vettori

L.B.LIBERO RED DOLCE

Al Porto aumentano i traffici ma per 14 diminuisce il lavoro

Giromini: affidata direzione di lavori

Riqualificazione urbana, più collaborazione con "A m'Trum da me"

«Quante incongruità sui pini di via Genova e via Giovan Pietro»

Libero Red Dolce / carrara La crescita dei traffici e della merce che passa al porto di Marina di Carrara non ha significato per tutti i lavoratori un aumento delle occasioni di lavorare. Se da una parte il segno più costante degli ultimi tre anni (con l' arrivo di tre nuovi vettori) ha interrotto la crisi di metà decennio scorso per lo scalo marinello, ci sono i 14 lavoratori della Co.se.port che trovano sempre meno occasioni di prestare mano d' opera alle imprese nei momenti di picco. Eppure le occasioni di lavoro non dovrebbero mancare con un aumento delle attività. Cosa succede allora per questi lavoratori? Una delle chiavi di lettura potrebbe essere la specializzazione, cioè il tipo di merce che viene caricata sulle navi dalle tre aziende presenti nel porto (Grendi, F2i e Perioli). Sono aumentati sicuramente i ro-ro (cioè camion caricati sulle navi) e F2i, subentrato alla Porto di Carrara, tende a specializzarsi nel project cargo, con una connessione specifica con le spedizioni di Nuovo Pignone. Con un ricorso meno necessario a lavorazioni "esterne". Spiegazioni che forse da sole non sono sufficienti a inquadrare la crisi della cooperativa. «Finché c' era solo la Porto di Carrara questi lavoratori lavoravano soltanto per loro», spiega Enrico Manfredi. «È vero che F2i si concentra su project cargo e ci sono meno navi. Gli altri due, Perioli e Grendi, li chiamano un po' più spesso». E qui che entra in gioco la questione della specializzazione. Per caricare con i ro-ro, che sono una delle attività principali di Grendi, bisogna saper fare i rallisti, quelli cioè che guidano i trattori a ralla. E su questo è stato necessario fare dei corsi specifici. «Attualmente solo due di loro hanno seguito i corsi e possono fare i rallisti - spiega ancora Manfredi - e infatti vengono chiamati. Adesso anche gli altri stanno facendo i corsi». La preoccupazione rimane, col rischio che la cooperativa possa chiudere. «Il traffico con i container impiega meno manodopera rispetto a quelli dei rinfusi», dice Manfredi. Un problema tecnologico, pare che suggerisca. «Se le banchine sono pubbliche devono tutti rispettare un certo numero di certe movimentata. Bisogna cercare di aumentare un certo tipo di traffico. E poi c' è la questione del piano regolatore che si spera possa portare investimenti». --

Il Tirreno

Livorno

Il porto in mano al Tar Lo scontro è anche sul piano dell' Authority

Darsena Toscana lato terra, il "Pad" bocciato da Capitaneria, Regione e Comune (e poi varato da Corsini) è finito nel mirino della pioggia di ricorsi degli operatori

MAURO ZUCCHELLI

LIVORNO
L'economia e la giustizia
Il porto in mano al Tar Lo scontro è anche sul piano dell'Authority
2,5 mln
1.936
789.833
13,4%
Così la Sponda Est diventò il ring più importante

Livorno Nel porto di Livorno non è mai mancato un certo tasso di battibecchi e scontri, dunque non fa meraviglia che le controversie siano finite sul tavolo dei giudici (amministrativi e non). Ma ieri mattina sotto gli occhi del Tar si è materializzato il record mondiale della litigiosità in un porto: mai era capitato che il Tar si ritrovasse ad affrontare un ginepraio di 17 ricorsi e controricorsi nel corso della stessa udienza su un grappolo di argomenti riguardanti lo stesso settore nella stessa città. "trattenuti in decisione"La galassia della comunità portuale ha bussato ai giudici amministrativi per chiedere la soluzione dei guai, la seconda sezione del Tar fiorentino - presidente Rosaria Trizzino (con Alessandro Cacciari più, alternativamente, Riccardo Giani o Nicola Fenicia) - ha risposto prima aggregando in un' unica udienza quest' intrecciarsi di "patate bollenti" e poi, come si dice il gergo, "trattenendoli in decisione" praticamente tutti o quasi. Obiettivo: prendere di petto questo gomitolone di problemi e cercare di venirne a capo quanto prima con le armi che ha la giustizia amministrativa. Vedremo fra qualche settimana cosa stabiliranno i giudici. Com' era prevedibile, fra i tanti aspetti sotto i riflettori la discussione ha puntato a lungo l' attenzione sulle questioni relative all' utilizzo dell' area in radice della Sponda Ovest - prima in occupazione temporanea (reiterata) e poi assegnata in "anticipata occupazione" - sulla quale si fronteggiano la Porto 2000 (Onorato-Aponte) e Sdt (Grimaldi-Fremura-Neri più Tdt). D' altronde, è su quest' angolino di porto che hanno fissato gli occhi i magistrati nell' inchiesta choc che nel febbraio scorso ha portato alla decapitazione (provvisoria) sia dell' Authority sia di varie imprese rilevanti in virtù dell' interdizione dai pubblici uffici decisa dal gip. A costo di semplificare un po', possiamo riassumere così un a argomentazione assai complessa: da un lato, la Porto 2000 insiste sul fatto che la privatizzazione le ha dato l' esclusiva dei servizi ai passeggeri affidandole la stazione marittima; dall' altro, la Sdt tiene a distinguere che i traghetti ro-pax (merci-passeggeri) sono una tipologia a sé e non stanno sotto l' ombrello di altri terminal. Questo stock di 17 azioni legali differenti, trattandosi di giustizia amministrativa, avevano messo nel mirino ovviamente l' Authority (e, di riflesso, a seconda dei casi anche il ministero delle infrastrutture, la Regione Toscana, il Comune di Livorno e la Capitaneria di porto). Tutti contro tutti appassionatamente, ma non solo: come controparte figuravano differenti imprese in ciascuno dei 17 ricorsi, però si può intravedere anche una sorta di filo rosso se in più della metà dei casi (10 su 17) i ricorrenti hanno indicato dall' altra parte della barricata anche una realtà privata come il terminal delle famiglie Lorenzini e Grifoni, partecipato al 50% dal colosso Msc. Non solo corsini...Nel bersaglio non più questo o quel provvedimento bensì una sventagliata di cose: non ascrivibili, insomma, alla sola gestione di Stefano Corsini, visto che erano nel menù alcune controversie che si trascinavano da più di cinque anni, dunque dall' era di Giuliano Gallanti, senza contare che vari ricorsi se la prendono con i provvedimenti presi fra la primavera e l' estate scorsi dal commissario straordinario Pietro Verna mandato a tener in piedi per alcuni mesi la baracca, dopo che l' interdizione disposta dal gip per Stefano Corsini e Massimo Provinciali allontanandoli temporaneamente da Palazzo Rosciano, sede del "governo" del porto. In alcuni casi si trattava di delibere del comitato di gestione; in altri, di provvedimenti del presidente; in altri ancora, di

ordinanze congiunte con l'

Il Tirreno

Livorno

autorità marittima. Almeno quattro di questa grandinata di ricorsi - e un quinto se n' è aggiunto adesso ed è rimasto fuori dal mazzo del "martedì di fuoco" - avevano l' intenzione di tirare, a suon di carte bollate, una cannonata contro il piano attuativo di dettaglio che riguarda la Sponda Est della Darsena Toscana. Proprio il risiko sulle aree che coinvolge il terminal Lorenzini. Bocciato dal comitato di gestioneIn pieno lockdown a fine marzo lo stato maggiore di Palazzo Rosciano lo aveva presentato in comitato di gestione per avere disco verde da quest' organo collegiale che vale un po' come il "consiglio d' amministrazione" dell' ente e, a sorpresa, aveva rimediato una sberla istituzionale: bocciato dal fronte fatto dai contrammiragli Giuseppe Tarzia e Umberto Marsili più l' ingegner Umberto Campana, "rappresentanti" dell' autorità marittima, del Comune di Livorno e della Regione Toscana. La bocciatura aveva fatto cambiar strada all' iter: prima della fine del mese successivo Corsini l' aveva adottato lo stesso ma usando le proprie prerogative come provvedimento del presidente, varandolo definitivamente nella seconda metà di luglio. Modalità fuori dai percorsi leciti, come dice uno dei ricorsi? O il bisogno di decidere dopo mesi di impasse, come rivendica Palazzo Rosciano? Fatto sta che è uno "strappo" poco consueto in un organismo portuale che ovviamente non avrà sempre l' unanimità su tutto ma che è lontano dalle contrapposizioni fra maggioranza e opposizione d' un consiglio comunale. Non è un segreto che sul fronte del porto Grimaldi e Onorato si siano scontrati in una lunga guerra e che, essendo Livorno così rilevante nella geografia delle rotte di entrambi, le banchine labroniche siano diventate il campo di battaglia. Non è un segreto nemmeno che sia un aspetto-chiave - lo ha dimostrato la seduta di ieri al Tar - lo scontro sui 4mila metri quadri alle spalle degli accosti 14 E-F-G di Sponda Ovest, benché abbia or igini ben più lontane da quando Onorato ha iniziato a occuparsene. Ancora un ricorsoEppure nel giorno della Grande Guerra del porto a colpi di ricorsi al Tar piomba sul tavolo il macigno dell' ennesimo ricorso. Ma stavolta con una sorpresa che sembra destinata a scompaginare gli schieramenti: se nel D-day di martedì i giudici amministrativi hanno trovato nel menù quattro siluri contro il piano attuativo di dettaglio ("Pad") presentati da Compagnia portuale, Cilp (portuali più Piero Neri e Luigi Negri) e Sintermar (Grimaldi-Fremura più Neri) e Sdt (Sintermar più la Tdt dei fondi internazionali), è già in acqua anche un quinto siluro che invece porta la firma dei legali di Ltm, il terminal delle "autostrade del mare" in mano alla famiglia Onorato che nella primavera di tre anni fa lo ha acquisito da Renzo Conti (quest' ultimo avrebbe riacquisito peso).Da decifrare così: nel fronte anti-Pad si ritrovano dalla stessa parte Onorato e Grimaldi. Neanche lontanamente pensabile fino a poco tempo fa. Anche se dal fronte della Balena Blu di Moby si alzano voci che tengono a ridimensionare la portata della novità riportandola nell' alveo di una pura e semplice difesa delle regole. Peraltro, nel mirino di questa grandinata di rincorsi c' è sì l' Authority ma anche l' impresa privata Lorenzini & C. E anche questo sembrava impossibile, visto che in passato Onorato e Msc (il gigante che ha il 5 0% del terminal di Enio Lorenzini) sono stati alleati. Anzi, soci. Lo sono ancora, e proprio a Livorno: nella Porto 2000 controllata dalla galassia di Moby ma con Marinvest della famiglia Aponte socio di minoranza. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

IL RISIKO DELLE BANCHINE

Così la Sponda Est diventò il ring più importante

M.Z.

LIVORNO
L'economia e la giustizia
Il porto in mano al Tar
Lo scontro è anche
sul piano dell'Authority
2,5 mln
1.936
789.833
13,4%
Così la Sponda Est diventò il ring più importante

l' analisi«Nel porto dei "pollai" chi tocca i recinti fa infuriare prima di tutto le galline, qualunque gallina»: è la battuta che si ascolta sulle banchine di fronte a questo fuoco incrociato di ricorsi e controricorsi. Da interpretare così: appena l' Authority si è presa l' iniziativa di fare la regia di un riordino, ha toccato gli interessi costituiti e soprattutto l' ha fatto senza lasciar campo alle mediazioni e alle spartizioni che gli operatori fanno fra loro, salvo poi chiamare l' istituzione a benedirle e ratificarle a cose fatte. In questa chiave di una ripresa di protagonismo da parte delle istituzioni portuali si può leggere anche l' intervento che, prendendola però per altro verso, il presidente Corsini affida a "Port News", la rivista web dell' Authority. Per dire sostanzialmente quattro cose: 1) non mancano i soldi ma la fiducia in tecnici e amministratori pubblici; 2) c' è un accavallarsi di controlli preventivi e di ratifiche e approvazioni bis della programmazione da parte di qualcun altro; 3) bisogna poter «anticipare la gara di appalto alla fase di progetto di fattibilità tecnico economica». Tutto riassumibile in un quarto punto (che non a caso si conclude con l' accenno al Tar come ultima istanza della pianificazione): la portualità è «regolata da norme confuse, incoerenti e dal contenuto oscuro» in cui si sovrappongono la riforma del '94, la "riforma della riforma" di quattro anni fa, il codice della navigazione degli anni '40 e il regolamento, anch' esso di quasi ottant' anni fa, che costringono chi è al timone a «equilibrismi quotidiani per risolvere dubbi interpretativi che la maggior parte delle volte vengono dai destinatari dei provvedimenti devoluti al Tar». Risultato: non c' è un disegno e c' è incertezza nella governance, gli operatori non sanno più che pesci prendere. Ma in realtà, a dar guardar bene dentro questa vicenda, una parte degli operatori saprebbe benissimo dove andare a prendere i pesci (e i traffici) ma si vede azzoppata dal soggetto pubblico regolatore. Fuori di metafora, prendiamo quanto accade sulla Sponda Est. Progressivamente si trasforma il terminal Lorenzini-Msc da "multipurpose" (con contenitori solo marginalmente) in un secondo polo contenitori e spostando Cilp (traffico auto nuove) verso gli spazi occupati in passato dalla Trinseo (ex Dow). In realtà, quelle aree sono state comprate da Grimaldi per i propri traffici auto. Ne nasce una guerra Grimaldi-Authority con l' istituzione portuale che mette sul tavolo l' esproprio. Alla fine prima il Tar e poi il Consiglio di Stato dànno torto all' Authority e Grimaldi può tenersi le aree che ha acquistato e metterci le auto come voleva. Chi resta a questo punto al palo sarebbe la Cilp: sloggiata dalle aree ex Mercitalia-Fs che ha in affitto per altri otto anni (decade in caso di espropr io), senza avere niente. Che la Sponda Est potesse essere il nuovo campo di battaglia lo si poteva intuire già tempo addietro. È da queste parti che aveva guardato il tentativo di Barbera-Palumbo di ottenere le aree alle quali si puntava per il trasloco del Tco. È alle spalle di queste banchine che c' è la striscia di terreno (anch' essa in affitto fino al 2029 a Cilp) che negli anni di Nogarin sindaco è stata portata da Spil, controllata dal Comune, in dote a una società poi venduta all' imprenditore Andrea Palumbo. Le "zolle d' oro": così le chiamavano a Palazzo Civico già più di dieci anni fa riferendosi al peso strategico per contare negli equilibri di potere in porto prima ancora che per il valore economico. --m.z.

Il Tirreno

Livorno

mare e turismo

Finalmente dopo 8 mesi di stop è tornata una nave da crociera

È la Msc Magnifica: ieri ha fatto tappa all' Alto Fondale con 480 turisti a bordo Da qui a dicembre previsti 6 arrivi. È il settore più colpito dall' effetto Covid

M.Z.

LIVORNO

L'economia e la giustizia

Finalmente dopo 8 mesi di stop è tornata una nave da crociera

livornoA distanza di otto mesi dall' ultima volta che una nave da crociera aveva fatto tappa a Livorno, ieri all' Alto Fondale se ne è vista una. È una love boat di casa Msc. Dopo averlo fatto sul fronte delle portacontainer, la flotta di Gianluigi Aponte torna a strizzare l' occhio a Livorno: come avevamo anticipato a metà settembre, la Msc Magnifica è stata mandata a far tappa qui da noi. Dal quartier generale di Porto 2000 si annuncia la «programmazione di sei scali da qui fino al prossimo mese di dicembre dopo il lungo arresto che il traffico crocieristico ha subito in tutto il mondo a causa della pandemia Covid-19». Quando? La Msc Magnifica tornerà a Livorno - viene annunciato - a fine mese (venerdì 30), poi tre date a novembre (lunedì 9, giovedì 19 e domenica 29), infine il 9 dicembre. Questa love boat - ieri all' Alto Fondale - è lunga poco meno di 300 metri e larga 32, può portare 2.500 vacanzieri con un migliaio di persone di equipaggio. In realtà ieri a bordo erano in 480 (in transito) più 24 imbarcati a Livorno. Finora non è in preventivo l' arrivo di altre navi, anche se un' altra compagnia croceristica come Aida, spesso cliente del porto labronico, sta rimettendo in mare le proprie navi. In parte dipende anche da quanto accadrà in Liguria con l' emergenza Covid: in caso di necessità alcune tappe potrebbero essere dirottate sui porti vicini, incluso Livorno. Ma la ripartenza è ovviamente nel segno delle incognite: tornerà lo stop a questo tipo di turismo nei prossimi mesi? Impossibile dirlo, anche perché in un settore così internazionalizzato sia dal punto di vista delle compagnie armatoriali sia sotto il profilo delle provenienze dei turisti è chiaro che si possono avere qui conseguenze di quel che il Covid combina a mille o duemila chilometri da qui. A Livorno si sono contate nove crociere tra gennaio e febbraio, poi più nulla fino a ieri: una nave da crociera non fa primavera ma è già qualcosa, visto l' azzeramento di ogni arrivo. Ieri Livorno è stata la prima tappa dopo la partenza da Genova di un itinerario di 10 giorni nel Mediterraneo che toccherà i porti di Messina, La Valletta (Malta), poi gli scali greci del Pireo e di Katakolon, quindi il rientro in Italia a Civitavecchia e infine Genova. È una minima boccata d' ossigeno per questo che è il settore più martoriato del porto: l' ultimo report dell' Authority relativo ai primi otto mesi dell' anno ricorda che l' attività crocieristica è «completamente ferma dal mese di marzo» con una perdita «di oltre il 96% sia del numero dei croceristi che del numero di scali», stiamo parlando di «229 navi in meno rispetto a quanto rilevato nel 2019». Con una ripercussione che non si è misurata solo all' interno delle attività portuali bensì su tutto il sistema turistico tanto localmente che su buona parte della nostra regione. Oltre ottocentomila turisti in meno. --m.z.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

Savelli (porto 2000)

«Spero sia l' inizio di una ripresa graduale»

LIVORNO

L'economia e la giustizia

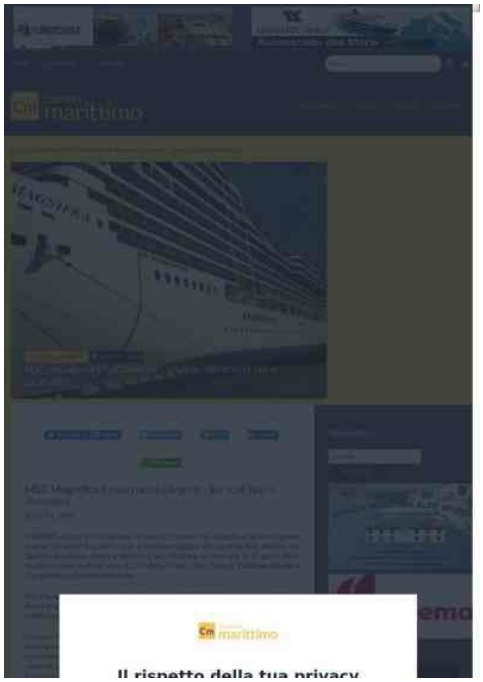
Finalmente dopo 8 mesi di stop è tornata una nave da crociera

Dalla sede della società livornese che gestisce il porto passeggeri si sottolinea la soddisfazione per esser stati scelto come «uno tra i porti del Mediterraneo da dove ripartire, adottando insieme a noi della Porto di Livorno 2000 tutte le misure di sicurezza previste nei protocolli nazionali, del terminal e della nave». Il presidente della società labronica, Matteo Savelli incrocia le dita e auspica che «questo sia l' inizio di una ripresa, se pur graduale, di questo traffico»: Msc non è solo un gigante delle flotte marittime, è anche «uno tra i nostri più importanti armatori» (e, detto per inciso, è pure il socio di minoranza della Porto 2000). «Abbiamo adottato tutti gli standard di sicurezza e prevenzione, le operazioni d' imbarco le abbiamo svolte concordandole con le autorità sanitarie e marittime»: è quel che ribadisce Savelli, ringraziando, da un lato, «il nostro terminal e il personale per l' impegno profuso» e, dall' altro, «tutte le autorità coinvolte per la preziosa collaborazione». Tutto - afferma - è stato «preparato preventivamente affinché tutte le operazioni venissero svolte senza imprevisti». Dopo la Grandiosa, Msc Magnifica è la seconda nave della flotta di Msc Crociere a ripartire: Leonardo Massa, amministratore delegato della compagnia, mette in evidenza che «da Livorno proponiamo ai nostri ospiti un itinerario arricchito, che permette di viaggiare verso le splendide mete del Mediterraneo con destinazioni storiche e culturalmente interessanti, godendosi nel contempo giornate di mare piacevoli».

Corriere Marittimo

Livorno

MSC Magnifica è ritornata a Livorno - Sei scali fino a dicembre



20 Oct, 2020 LIVORNO -Partita ieri da Genova, la nave da crociera MSC Magnifica ha fatto ingresso stamani nel porto di Livorno, dove si trova ormeggiata alla banchina Alto Fondale, per ripartire poi stasera diretta a Messina e per effettuare un itinerario di 10 giorni. Dopo Messina la nave toccherà i porti di La Valletta (Malta), Pireo (Grecia), Katakolon (Grecia) e Civitavecchia poi rientrare a Genova. Msc Crociere riporta pertanto le crociere a Livorno e lo fa con la programmazione di 6 scali di Msc Magnifica da oggi 20 ottobre fino a dicembre prossimo dopo il lungo arresto che il traffico crocieristico ha subito in tutto il mondo a causa della pandemia Covid-19. Livorno è stata scelta dalla Compagnia di Ginevra come uno tra i porti del Mediterraneo da dove ripartire adottando insieme alla Porto di Livorno 2000 , la società che gestisce l' attività crocieristica dello scalo toscano, tutte le misure di sicurezza previste nei protocolli nazionali , del terminal e della nave. ' A Livorno - spiega il presidente di Porto di Livorno 2000, Matteo Savelli - sono adottati tutti gli standard di sicurezza e prevenzione e le operazioni d' imbarco sono svolte di concerto con le Autorità sanitarie e marittime . Il nostro terminal ed il personale, che ringrazio personalmente per l' impegno profuso, è stato preparato preventivamente affinché tutte le operazioni venissero svolte senza imprevisti. Siamo orgogliosi di poter dare nuovamente il benvenuto a MSC Crociere, uno tra i nostri più importanti armatori - conclude Savelli - e ci auguriamo che questo sia l' inizio di una ripresa, se pur graduale, di questo traffico. Voglio inoltre ringraziare tutte le Autorità coinvolte per la preziosissima collaborazione. ' MSC Magnifica è la seconda nave di MSC Crociere a riprendere l' attività , dopo la 'Grandiosa', da quando la Compagnia è tornata a navigare in sicurezza, a metà agosto, grazie ad un rigoroso protocollo sanitario messo a punto insieme ad esperti di livello internazionale e con la collaborazione delle Autorità italiane', commenta Leonardo Massa, Managing Director MSC Crociere, sottolineando che 'da Livorno proponiamo ai nostri ospiti un itinerario arricchito, che permette di viaggiare verso le splendide mete del Mediterraneo occidentale e orientale, dove è possibile visitare una serie di destinazioni storiche e culturalmente interessanti, godendosi nel contempo stesso giornate di mare piacevoli e rilassanti'. La Msc Magnifica tornerà a Livorno i giorni: 30 ottobre, 9, 19 e 29 novembre ed il prossimo 9 dicembre.

Messaggero Marittimo

Livorno

Msc Magnifica riporta le crociere a Livorno

Savelli: ci auguriamo che questo sia l'inizio di una ripresa

Redazione

LIVORNO Msc Crociere riporta le crociere a Livorno e lo fa con la programmazione di sei scali di Msc Magnifica da oggi 20 Ottobre fino a Dicembre prossimo, dopo il lungo arresto che il traffico crocieristico ha subito in tutto il mondo a causa della pandemia da Covid-19. Si tratta senza dubbio di una bella notizia per il porto labronico, e non solo, che lascia ben sperare per il futuro e come sottolinea Matteo Savelli, presidente di Porto di Livorno 2000, sono state adottate tutte le misure di sicurezza di concerto con la compagnia. La grande nave, ormeggiata all'Alto Fondale, partita ieri da Genova, effettuerà un itinerario di dieci giorni che porterà Msc Magnifica una volta lasciato lo scalo livornese, a toccare Messina, La Valletta, Pireo, Katakolon e Civitavecchia per poi rientrare a Genova. Livorno è stata scelta dalla compagnia ginevrina della famiglia Aponte, come uno tra i porti del Mediterraneo da dove ripartire, adottando insieme alla Porto di Livorno 2000 tutte le misure di sicurezza previste nei protocolli nazionali, del terminal e della nave. A Livorno spiega Matteo Savelli sono adottati tutti gli standard di sicurezza e prevenzione e le operazioni d'imbarco sono svolte di concerto con le Autorità sanitarie e marittime. Il nostro terminal ed il personale, che ringrazio personalmente per l'impegno profuso, è stato preparato preventivamente affinché tutte le operazioni venissero svolte senza imprevisti. Siamo orgogliosi di poter dare nuovamente il benvenuto a Msc Crociere, uno tra i nostri più importanti armatori conclude Savelli e ci auguriamo che questo sia l'inizio di una ripresa, se pur graduale, di questo traffico. Voglio inoltre ringraziare tutte le Autorità coinvolte per la preziosissima collaborazione. Leonardo Massa, managing director Msc Crociere, evidenzia che Msc Magnifica è la seconda nave di Msc Crociere a riprendere l'attività, dopo la Grandiosa, da quando la compagnia è tornata a navigare in sicurezza, a metà Agosto, grazie ad un rigoroso protocollo sanitario messo a punto insieme ad esperti di livello internazionale e con la collaborazione delle Autorità italiane. Infine, Massa sottolinea che da Livorno proponiamo ai nostri ospiti un itinerario arricchito, che permette di viaggiare verso le splendide mete del Mediterraneo occidentale e orientale, dove è possibile visitare una serie di destinazioni storiche e culturalmente interessanti, godendosi nel contempo stesso giornate di mare piacevoli e rilassanti. Secondo il programma della compagnia, Msc Magnifica tornerà a fare scalo a Livorno il 30 Ottobre, il 9, 19 e 29 Movembre ed il 9 Dicembre.

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

Sea Reporter

Livorno

Msc Magnifica riparte dall' Italia con una crociera di 10 notti nel mediterraneo occidentale e orientale che tocca Malta e Grecia

Ginevra, 19 ottobre 2020 - MSC Magnifica è partita oggi da Genova, diventando così la seconda nave di MSC Crociere a riprendere l' attività da quando la Compagnia è tornata a navigare in sicurezza, a metà agosto, grazie ad un rigoroso protocollo sanitario messo a punto insieme ad esperti di livello internazionale e con la collaborazione delle Autorità italiane. MSC Magnifica ha iniziato uno straordinario viaggio di 10 notti all' insegna del relax e della scoperta del Mediterraneo occidentale e orientale, con scali programmati nel porto di Livorno - per le visite a Firenze e Pisa - Messina, il Pireo per la visita ad Atene, Katakolon per Olimpia, La Valletta a Malta e Civitavecchia per Roma, prima di fare rientro a Genova. Entro la fine dell' anno, la nave ha in programma un totale di sei crociere in Mediterraneo, incluso uno speciale viaggio natalizio di 8 notti che partirà da Genova il 18 dicembre. MSC Magnifica è la seconda nave ad implementare il protocollo globale di salute e sicurezza di MSC Crociere, redatto da esperti medici di livello mondiale in collaborazione con le autorità nazionali. Le misure di sicurezza globale - prime tra tutte quelle volte a proteggere il benessere degli ospiti, dell' equipaggio e delle comunità visitate - sono state attuate per la prima volta ad agosto, quando MSC Grandiosa è diventata la prima grande nave da crociera al mondo a tornare in servizio completando nove viaggi di una settimana e dimostrando l' efficacia del protocollo. Le misure prevedono la protezione della "bolla sociale" a terra per gli ospiti, per consentire loro di poter accedere a destinazioni sicure in ogni porto di scalo. Il protocollo di salute e sicurezza di MSC Crociere include lo screening sanitario universale di tutti gli ospiti e dell' equipaggio, con test Covis-19 da effettuare prima di salire a bordo della nave; misure igienico-sanitarie e di pulizia elevate su tutta l' imbarcazione; distanziamento sociale; obbligo di indossare la mascherina nelle aree pubbliche e tecnologia di contact tracing a bordo. In questa fase iniziale, la capacità della nave è stata inoltre ridotta al 70% per garantire il distanziamento sociale a bordo.

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Livorno

Idrogeno e sostenibilità Ciclo di webinar

L' idrogeno può diventare un elemento chiave per implementare gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di riduzione della dipendenza energetica dai combustibili fossili nei processi portuali e logistici. E' da questa consapevolezza che prende le mosse il ciclo di webinar organizzati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale nelle date del 28 ottobre, 25 novembre e 18 febbraio. Per partecipare al webinar cliccare qui: https://tinyurl.com/IdrogenoGeopoliticheImpattiEco.

Livorno

Regole della privacy La Provincia attiva lo sportello speciale per la consulenza

Manutenzione delle caditoie Ecco le strade

«Fitness, l'ultimatum non ci piace»

Idrogeno e sostenibilità Ciclo di webinar

Il sindacato cub ha indetto uno sciopero

Livornesi litigiosi perdono le poltrone

Port News

Livorno

La rivoluzione dell' idrogeno è vicina?

di Redazione Port News

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

20 Ottobre 2020 — News

Webinar dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale

La rivoluzione dell'idrogeno è vicina?

di Redazione Port News

L'idrogeno può diventare un elemento chiave per implementare gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di riduzione della dipendenza energetica dai combustibili fossili nei processi portuali e logistici.

E' da questa consapevolezza che prende le mosse il ciclo di webinar organizzati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale nelle date del 28 ottobre, 25 novembre e 18 febbraio.

chain"? E l'Italia? Quali sono, alla luce delle proprie specificità industriali, le potenzialità dell'Italia nel settore dell'idrogeno e quale ruolo globale può ambire a svolgere il "sistema Italia" in questa catena?

Questi sono i temi che saranno affrontati in questo primo evento dedicato all'idrogeno, teso ad inquadrare il fenomeno su scala mondiale e ad evidenziare i principali fattori geopolitici e

Ambiente Autorità Portuali Cantieristica navale Containership Coronavirus Crociere Cura del ferro Dogana Europa Dazi Commerciali ESPO Europa Gigantismo navale GNL Infrastrutture Innovazione tecnologica Lavoro portuale Logistica Portuale Porto di Livorno Porto di Piombino Riforma portuale Delrio Rinfuse Liquide Rinfuse solide Shipping Storia di Livorno Terminal portuali Traffici

L' idrogeno può diventare un elemento chiave per implementare gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di riduzione della dipendenza energetica dai combustibili fossili nei processi portuali e logistici. E' da questa consapevolezza che prende le mosse il ciclo di webinar organizzati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale nelle date del 28 ottobre, 25 novembre e 18 febbraio. Gli eventi, che saranno aperti a tutto il pubblico interessato ed ospiteranno relatori di rilievo nazionale e locale, confluiranno poi in una pubblicazione che costituirà un primo contributo di AdSP-MTS per la definizione di una policy nazionale finalizzata all' adozione dell' idrogeno nei settori interessati. Nel primo degli appuntamenti, previsto per mercoledì 28 ottobre, si parlerà del fattore idrogeno nel contesto globale. Quali sono, dunque, le implicazioni geopolitiche e quale impatto, non solo economico, può avere l' affermazione dell' idrogeno a livello globale? Quali scenari possono emergere a livello mediterraneo e di cooperazione tra i paesi costieri? Come incide il fattore idrogeno nelle dinamiche di 'balance of power' a livello geopolitico? È possibile elaborare una 'geopolitica industriale' che veda paesi con specificità diverse impegnati in ruoli diversi ma concorrenti allo stesso obiettivo della creazione e dello sfruttamento di una 'hydrogen chain'? E l' Italia? Quali sono, alla luce delle proprie specificità industriali, le potenzialità dell' Italia nel settore dell' idrogeno e quale ruolo globale può ambire a svolgere il 'sistema Italia' in questa catena? Questi sono i temi che saranno affrontati in questo primo evento dedicato all' idrogeno, teso ad inquadrare il fenomeno su scala mondiale e ad evidenziare i principali fattori geopolitici e socioeconomici necessari per iniziare a delineare una strategia di approccio all' argomento. Dalle 15.00 alle 16.40 si confronteranno sul tema diversi esperti: intervengono Alessandro Viviani, senior consultant dell' European House- Ambrosetti; Manfred Hafner e Michel Noussan, della Fondazione Eni Enrico Mattei (FEEM); Giovanni La Via, Direttore Generale Università degli Studi di Catania, ex Presidente della Commissione Ambiente, Sanità Pubblica e Sicurezza Alimentare del Parlamento Europeo; Luca FRANZA, Responsabile del Programma Energia, Clima e Risorse dell' Istituto Affari Internazionali (I.A.I.). Scarica il programma . Per partecipare al webinar cliccare qui: https://tinyurl.com/IdrogenoGeopoliticheImpattiEco.

Messaggero Marittimo

Livorno

Idrogeno tra geopolitica ed economia mondiale

Al via il ciclo di webinar organizzati dall'AdSp del mar Tirreno settentrionale

Redazione

LIVORNO In un futuro nel quale l'idrogeno si affermasse a livello globale, quali sarebbero le conseguenze geopolitiche? Potrebbe questo elemento diventare la chiave per implementare gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di riduzione della dipendenza energetica dai combustibili fossili nei processi portuali e logistici? Tutte queste domande saranno il tema del ciclo di webinar organizzati dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale a partire dal 28 Ottobre. Gli eventi, dopo il primo si aggiungono quello del 25 Novembre e del 18 Febbraio, saranno aperti a tutto il pubblico interessato ed ospiteranno relatori di rilievo nazionale e locale, confluendo poi in una pubblicazione. Un primo contributo dell'Authority per la definizione di una policy nazionale finalizzata all'adozione dell'idrogeno nei settori interessati. Nel primo appuntamento si analizzerà nel dettaglio il fattore idrogeno nel contesto globale con i possibili impatti economici e scenari mediterranei: come incide il fattore idrogeno nelle dinamiche di balance of power a livello geopolitico? È possibile elaborare una geopolitica industriale che veda paesi con specificità diverse impegnati in ruoli diversi ma concorrenti allo stesso obiettivo della creazione e dello sfruttamento di una hydrogen chain? E l'Italia? Quali sono, alla luce delle proprie specificità industriali, le potenzialità dell'Italia nel settore dell'idrogeno e quale ruolo globale può ambire a svolgere il sistema Italia in questa catena? Dalle 15.00 alle 16.40, seguendo il programma, si confronteranno sul tema diversi esperti: Alessandro Viviani, senior consultant dell'European House-Ambrosetti; Manfred Hafner e Michel Noussan, della Fondazione Eni Enrico Mattei; Giovanni La Via, direttore generale Università degli Studi di Catania, ed ex presidente della Commissione Ambiente, Sanità Pubblica e Sicurezza Alimentare del Parlamento europeo; Luca Franza, responsabile del Programma Energia, Clima e Risorse dell'Istituto Affari Internazionali. È possibile partecipare al webinar collegandosi a questo link.

Messaggero Marittimo

Livorno

Protesta lavoratori Usb del porto di Livorno

Chiesto un intervento sul rispetto delle regole per la sicurezza

Redazione

LIVORNO Protesta, questa mattina, dell'Unione sindacale di base (Usb) di fronte alla sede dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale a Livorno. Chiediamo -spiega ai nostri microfoni il segretario Usb Giovanni Ceraolo che l'Autorità portuale faccia rispettare le regole in porto, quelle che permettono un lavoro in sicurezza per i lavoratori. Il sindacato ha infatti deciso di presentare una serie di esposti alla Asl Medicina del lavoro e alla Procura perchè, a suo avviso, non c'è la volontà da parte dell'ente di affrontare e risolvere alcune questioni sul rispetto delle regole da parte degli armatori e dei terminalisti. Intanto ci basterebbe -continua Ceraolo- che venissero fatte rispettare quelle esistenti, poi vedremo se su quelle c'è da fare qualche modifica per rendere più adeguate.

Messaggero Marittimo

Livorno

Massimo Provinciali dialoga coi lavoratori in protesta

Redazione

LIVORNO Il segretario generale dell'AdSp, Massimo Provinciali, si è fermato a parlare con i lavoratori in protesta sotto palazzo Rosciano, spiegando come da parte dell'Authority ci sia tutto l'interesse a salvaguardare il lavoro dei portuali e di come sia portato adeguatamente avanti dall'ente stesso il lavoro di controllo sulle società che operano in porto perchè sia garantita la sicurezza di tutti.

La Gazzetta Marittima

Livorno

Allo Yacht Club Livorno sul Master Plan portuale | La Gazzetta Marittima

LIVORNO Sono sicuramente tempi difficili scrive in una nota agli associati il presidente dello Yacht Club Livorno Gian Luca Conti ma la nostra sede ci consente di organizzare, per un massimo di 40 persone, degli eventi, rispettando quanto previsto dal Decreto per il distanziamento sociale. Perciò venerdì prossimo 23 ottobre a partire dalle ore 19 discuteremo del Master Plan in materia di portualità.Parteciperanno al dibattito, secondo il programma, l'ingegner Della Santina che ha organizzato il delicato lavoro di aggregazione degli interessi che ha guidato la redazione di questo complesso strumento urbanistico, l'ingegner Stefano Corsini presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e il dottor Fabrizio Morelli segretario dell'Autorità Portuale Regionale.Non sarà difficile, dal dibattito, comprendere anche gli orientamenti circa il nuovo porto turistico, che ovviamente interessa molto i soci ma non soltanto.

LA GAZZETTA MARITTIMA

Allo Yacht Club Livorno sul Master Plan portuale

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L' INTESA

Patto Authority-Dogane per la competitività della logistica portuale

Ancona

LE NOTIZIE di oggi

Muore a 40 anni oggi l'addio a Patrizia

Marche Pride in piazza «Rivendichiamo il voto per una legge efficace»

Patto Authority-Dogane per la competitività della logistica portuale

Pavimentazione della Statale 76 in corsia scattano le deviazioni

PIEMME
NECROLOGIE PARTECIPAZIONI
Servizio telefonico
Numero Verde 800 893 426
Fax 06 377 08 483

Il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, il presidente dell' Autorità Portuale dell' Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi, e il presidente dell' Autorità dell' Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, hanno siglato i protocolli d' intesa per l' attivazione di tavoli tecnici permanenti. «I protocolli hanno l' obiettivo ambizioso di rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico e di facilitare il lavoro di imprese e operatori del settore attraverso nuove semplificazioni e utilizzo di tecnologie avanzate» si legge in una nota. «Sicurezza e velocità dei controlli sono gli obiettivi della logistica del futuro - ha affermato il presidente Ap Giampieri - Questo accordo dà concretezza a questa necessità e soprattutto rafforza il principio di sistema di Autorità in quanto unisce i porti marchigiani e abruzzesi nell' innovazione e nella digitalizzazione consentendo di valorizzarne le rispettive vocazioni». «Dobbiamo seguire la forte spinta alla digitalizzazione che il mercato richiede - ha aggiunto il presidente Rossi - ed attuarla nelle procedure doganali significa pensare ad un porto moderno, efficiente e competitivo». I protocolli puntano a «migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori».

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Intesa con le Dogane: «Più competitività»

Ancona

Lettere alla redazione

La baby gang e le violenze: una storia agghiacciante

Intesa con le Dogane: «Più competitività»

Cercasi laureati

«Rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico del Mar Adriatico Centro Settentrionale e Centrale e di facilitare il lavoro di imprese e operatori del settore attraverso nuove semplificazioni e utilizzo di tecnologie avanzate». E' questo l' obiettivo dei Protocolli d' Intesa per l' attivazione di Tavoli Tecnici Permanenti, firmati ieri a Palazzo Mercanzia, a Bologna, tra il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna; il presidente dell' Ap del Mar Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi e quello dell' Ap del Mar Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri. I Protocolli «si inseriscono in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo - riferisce l' Autorità Portuale -, piano volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto e a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori». Giampieri ha spiegato che «Sicurezza e velocità dei controlli sono gli obiettivi della logistica del futuro. Questo accordo - ha detto - dà concretezza a questa necessità e soprattutto rafforza il principio di sistema di Autorità in quanto unisce i porti marchigiani e abruzzesi nell' innovazione e nella digitalizzazione consentendo di valorizzarne le rispettive vocazioni» mentre Minenna ha illustrato come «Stiamo contribuendo a Ravenna, Ancona e Ortona, così come in altri importanti siti portuali del Paese, alla razionalizzazione e alla digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti. Contiamo così di sostenere e promuovere prima d' ogni altra cosa l' export via mare, ossigeno per l' economia del Paese».

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

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto troppo caro, salta la linea per Palermo Authority sotto accusa `

Il sindaco Tedesco, la Cpc e la Cgil scrivono alla ministra De Micheli chiedendo discontinuità ai vertici dell' ente

Civitavecchia

Porto troppo caro, salta la linea per Palermo Authority sotto accusa

Il sindaco Tedesco, la Cpc e la Cgil scrivono alla ministra De Micheli chiedendo discontinuità ai vertici dell'ente

Sorpresa di Molo Vespucci: «Non è un atto definitivo»

Addio allo storico commerciante Roberto Gerocci

Aree pubbliche, allungate le concessioni: salvi i chioschi

TRAFFICI Da ieri la nave della Gnv per Palermo non fa più scalo a Civitavecchia. Il collegamento quotidiano tra Roma e la Sicilia è stato sospeso dall' armatore dopo l' aumento dei diritti di porto deciso dall' Autorità di sistema portuale con il decreto 272 dell' 8 ottobre scorso. La notizia si era diffusa in città lunedì con una nota, ripresa dalla stampa, dell' agenzia Revello che cura gli accosti di Gnv e che aveva comunicato la cessazione del servizio. L' APPELLO «La soppressione della tratta Civitavecchia-Palermo sarebbe un passo indietro inaccettabile non solo per i traffici marittimi, ma per l' intero sistema Paese. Stiamo parlando della linea marittima che unisce due Regioni che da sole rappresentano un quinto dell' intera popolazione italiana». Il primo a intervenire ieri mattina è stato il sindaco Ernesto Tedesco, di recente delegato dall' Anci a rappresentare le città portuali, che ha subito contattato l' amministratore delegato della Grandi Navi Veloci Matteo Catani. «Mi attiverò anche presso il Governo per non lasciare nulla di intentato: la decisione di aumentare le tariffe - ha detto il sindaco - presa dall' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro Settentrionale, di fatto ha messo a repentaglio una tratta strategica, peraltro in una fase delicata come quella dell' attuale emergenza sanitaria. Per non parlare, cosa ancora più grave, delle ripercussioni sul piano economico e occupazionale che ciò creerà a Civitavecchia. Sappiamo quanto il porto sia in sofferenza e invece di favorire iniziative di rilancio ci troviamo a perdere pezzi per mare, compromettendo gravemente la competitività dello scalo. Il danno che ne deriva si ripercuote inevitabilmente su tutta la regione. Torno a chiedere che il ministro Paola De Micheli e il presidente della Regione Lazio Nicola Zingaretti si attivino con la massima urgenza per affrontare una volta per tutte le problematiche del porto di Civitavecchia e risolverle». IL JE ACCUSE La decisione della Gnv è stata la goccia che ha fatto traboccare il vaso per il presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani che lunedì sera, insieme al segretario territoriale della Filt Cgil Alessandro Borgioni, ha inviato una lettera al ministro dei Trasporti De Micheli, al presidente della Regione Zingaretti e ai membri della commissione Trasporti, chiedendo discontinuità ai vertici dell' Authority. E ieri mattina il contenuto della missiva (non resa pubblica) è stato riassunto nel corso di una conferenza nei locali della Cpc. «Ora basta, abbiamo aspettato quattro anni ha tuonato Luciani ma il nostro porto non merita più questo accanimento terapeutico. Mentre altri scali praticano sconti per intercettare traffici in questo periodo nero causato dal Covid, da noi si aumentano le tasse. Abbiamo scritto alla De Micheli e a Zingaretti perché si attivino per dare al nostro porto un presidente esperto e preparato come prevede la legge e lo facciano subito senza ricorrere ad alcun commissariamento in un scalo che di fatto è commissariato da quattro anni». «Dal 2016 abbiamo visto andare via traffici come l' automotive, sono andati per la prima volta a gara ha aggiunto il vice presidente della Cpc Patrizio Scilipoti i servizi forniti all' Enel, non si è trovato l' accordo tra Rtc e Cfft, con il Covid si sono azzerate le crociere e adesso perdiamo anche i traffici passeggeri. E' arrivato il momento che Civitavecchia abbia un presidente che sappia fare il suo lavoro». PAZIENZA FINITA Parole, queste, condivise dal rappresentante della Filt, che ha sottolineato come nella richiesta di discontinuità rivolta al Ministro, non vi sia nulla di personale, ma esclusivamente dei dati concreti. «In questi anni sono mancate ha ribadito Borgioni strategia, condivisione, programmazione obiettivi

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

e operatività. Civitavecchia è l' unico porto in Italia dove sono andate in cig tutte le imprese e dove l' Adsp non è stata di alcun aiuto. Si è tardato a prendere decisioni e quando si sono prese si è fatto danno per questo serve discontinuità immediata e un presidente con veramente i requisiti previsti dalla legge». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sorpresa di Molo Vespucci: «Non è un atto definitivo»

Civitavecchia

Porto troppo caro, salta la linea per Palermo Authority sotto accusa

Sorpresa di Molo Vespucci: «Non è un atto definitivo»

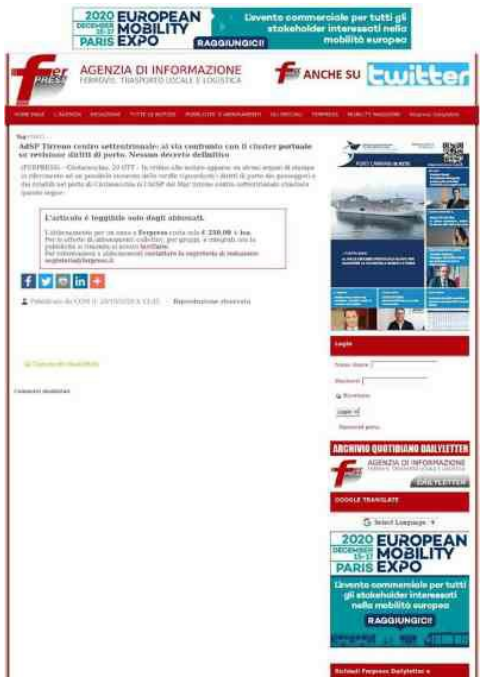
Aree pubbliche, allungate le concessioni: salvi i chioschi

LA REPLICA Ieri, dopo il clamore scatenato dalla scelta di Gnv di sospendere i collegamenti con Palermo, è intervenuta anche l' Authority, che riferendosi al decreto di aumento dei diritti di porto pubblicato sul sito dell' ente, ha parlato di atto non definitivo. «Non si parla di un provvedimento definitivo, ma solo dell' avvio di un procedimento amministrativo del quale è stata data evidenza per una maggior condivisione con tutti gli operatori, alcuni dei quali hanno fatto pervenire le loro osservazioni. Questa Adsp prosegue la nota di Molo Vespucci - è sempre stata disponibile a un confronto costruttivo e concreto. Appare incomprensibile che, di fronte a un provvedimento non operativo, redatto sulla base delle richieste degli organi di controllo in ordine all' opportunità di trovare le risorse necessarie a fronteggiare i deficit di bilancio, si dia luogo da parte di alcuni a una sorta di contestazione generale sull' intero operato dell' ente. L' avvio del procedimento per la revisione dei diritti portuali non è definitivo e le ragioni di tale revisione sono state illustrate la settimana scorsa ai membri dell' Organismo del Partenariato, se ne discuterà in Comitato di Gestione e nel prossimo Organismo di Partenariato con tutti gli attori del cluster portuale. Non possiamo credere che di fronte a un percorso che potrebbe condurre, a seguito di un confronto con il cluster, anche a rivedere le proposte dell' ente, possano essere assunte già decisioni da parte di importanti armatori, senza considerare che vengono comunque riviste le tariffe che pagano i passeggeri e non quindi gli armatori». Intanto ha preso il via la prima edizione del Corso tecnico superiore per l' Infomobilità e le infrastrutture logistiche Gestione della logistica integrata e dei processi di spedizione promosso dall' Adsp in collaborazione con l' istituto Caboto, scuola superiore di tecnologia per il mare di Gaeta. «Si tratta di un nuovo importante percorso formativo che ha - spiega il presidente dell' ente Francesco Maria di Majo - come fulcro il porto di Civitavecchia. E questo grazie alla sinergia con la Escola Europea e con l' Its Caboto. Oggi più che mai abbiamo bisogno di giovani preparati ad affrontare le sfide che ci aspettano nella direzione dello sviluppo ecosostenibile, intermodale e sempre più integrato alle reti di trasporto europee». Le attività, che vedranno la partecipazione di 25 allievi. Il corso è destinato ai diplomati di scuola superiore, la domanda di ammissione è sul sito www.fondazionecaboto.it, nella sezione Iscrizioni On Line entro le 12 del 28 ottobre. Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

FerPress

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP Tirreno centro settentrionale: al via confronto con il cluster portuale su revisione diritti di porto. Nessun decreto definitivo



(FERPRESS) Civitavecchia, 20 OTT In ordine alle notizie apparse su alcuni organi di stampa in riferimento ad un possibile aumento delle tariffe riguardanti i diritti di porto dei passeggeri e dei rotabili nel porto di Civitavecchia si l'AdSP del Mar tirreno centro settentrionale chiarisce quanto segue:Di fatto non si parla di un provvedimento definitivo, come si può evincere dalla lettura del decreto in questione (decreto presidenziale n. 272 dell'8 ottobre 2020) ma solo dell'avvio di un procedimento amministrativo del quale, come previsto dalle legge, è stata data evidenza proprio al fine di una maggiore e totale condivisione con tutti gli operatori alcuni dei quali hanno, ad oggi, fatto pervenire le loro osservazioni dando altresì delle importanti indicazioni alternative per far fronte ad una situazione critica per tutti. Questa AdSP è sempre stata e lo è a maggior ragione in questo momento emergenziale, disponibile ad un confronto costruttivo e concreto.Appare quindi incomprensibile che, di fronte ad un provvedimento non operativo, peraltro redatto sulla base delle richieste pervenute dagli organi di controllo in ordine all'opportunità di trovare all'interno le risorse necessarie a fronteggiare i deficit di bilancio e che quindi può essere considerato una mera base di discussione, si dia luogo da parte di alcuni ad una sorta di contestazione generale sull'intero operato dell'ente. C'è, invece, bisogno di coesione e di una condivisione generale delle problematiche da affrontare al fine di trovare, insieme ed uniti, soluzioni adeguate. La situazione contingente di certo non aiuta. Ma è proprio in questi momenti che è necessaria la coesione. Si fa presente che l'avvio del procedimento amministrativo volto alla revisione dei diritti portuali (che peraltro prevede degli aumenti delle tariffe ben al di sotto delle tariffe che furono ridotte con la riforma del 2017 da parte di questo ente) non è un provvedimento definitivo e le ragioni sottostanti a siffatta revisione sono state ampiamente illustrate la settimana scorsa dal responsabile dell'Area Bilancio ai membri dell'Organismo del Partenariato, facendo presente che si trattava piuttosto di una base di discussione sulla quale sviluppare un confronto relativamente ai problemi di bilancio dell'ente; se ne discuterà, come giusto, oggi in Comitato di Gestione e, ancora, nel prossimo Organismo di Partenariato con tutti gli attori del cluster portuale.Ciò premesso, non possiamo credere che di fronte ad un percorso amministrativo appena iniziato che potrebbe condurre, a seguito di un confronto con il cluster portuale, anche a rivedere le proposte dell'ente, possano essere assunte già decisioni da parte di importanti armatori suscettibili di incidere in maniera determinante sulla già fragile economia portuale, senza considerare che nel caso di specie vengono riviste in particolare le tariffe che pagano i passeggeri e non quindi gli armatori.

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia più cara, perché i portuali attaccano l' Autorità di sistema?

Gli aumenti tariffari prospettati per il 2021 e la dura reazione di Filt-Cgil e CPC. La replica dell' Adsp: solo proposte. Sullo sfondo, la crisi delle Compagnie dei portuali, tra verticalizzazione dei servizi e autoproduzione

di Paolo Bosso «Non è un provvedimento definitivo ma solo l' avvio di un procedimento amministrativo per una totale condivisione delle proposte». Così l' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro-Settentrionale cerca di calmare gli animi e si difende dalla polemica di questi ultimi giorni per un eventuale rincaro delle tariffe portuali di Civitavecchia per il 2021. La questione è scoppiata con il decreto 272 dell' 8 ottobre firmato dal presidente Francesco Maria di Majo, che contiene principalmente due misure, la revisione dei diritti portuali «per passeggeri e automezzi trasportati su navi traghetto» - in altre parole, di un rincaro delle tariffe per ro-ro e ro-pax - e la revisione dei diritti portuali d' uso delle infrastrutture. Il decreto è stato duramente criticato dalla Compagnia Portuale di Civitavecchia - in cassa integrazione da marzo - e dalla Filt-Cgil, che in una conferenza stampa congiunta stamattina hanno attaccato l' Autorità di sistema portuale come corresponsabile di un eventuale crollo dei traffici e di un eventuale abbandono degli operatori di fronte a questo possibile rincaro delle tariffe per l' anno prossimo. Riferendosi a Civitavecchia, il presidente della CPC della Capitale, Enrico Luciani , ha parlato di un porto che è un «morto che cammina», «distrutto», che rischia di essere «cancellato». Patrizio Scilipoti , vicepresidente della CPC, ha parlato dello stato di salute del porto di Civitavecchia accennando, tra gli altri, all' accordo tra Fruit Forest Terminal e una controllata di Msc, al traffico delle auto («inesistente), all' attività di Grandi Navi Veloci e del fatto che «noi, l' articolo 17, non lavoriamo più con nessuna impresa». Alessandro Borgioni , segretario generale della Filt-Cgil Roma Nord, ha detto che questo porto «sta andando alla deriva». Per capire il perché di una reazione così dura da parte dei portuali di fronte al rincaro di singole voci, le tariffe portuali per le merci e le persone trasportate nei traghetti, occorre tenere presente che collimano qui due grandi questioni, la crisi economica per la Covid e l' annosa crisi dei portuali. Se la prima è dovuta a un fenomeno che stiamo vivendo in pieno e che avrà ripercussioni profonde ancora difficili da quantificare, la seconda è una crisi dovuta a una trasformazione della catena logistica e dello shipping in atto da almeno un decennio e che si può far risalire alla verticalizzazione dei servizi marittimi, ovvero alla tendenza delle compagnie marittime ad essere sempre più autonome nella gestione delle merci, inglobando in modo sempre più esteso la catena logistica attraverso l' autoproduzione (l' uso dei propri marittimi di bordo invece che dei portuali di terra per caricare e scaricare la nave) e fino al controllo delle società di spedizione. È chiaro, quindi, che la pandemia non può che aggravare l' enorme pressione a cui sono già sottoposti i portuali da anni. Il rincaro, quindi, viene visto in questo caso come un' ulteriore stangata che spingerà ulteriormente al ribasso la loro competitività e ridurrà ulteriormente le ore di lavoro. In un comunicato di risposta alla conferenza stampa della CPC e della Filt-Cgil, l' Adsp della Capitale scrive che il provvedimento di di Majo dell' 8 ottobre sulle tariffe è solo provvisorio e rappresenta una «base di discussione» già condivisa con l' Organismo di partenariato, l' istituto consultivo che racchiude proprio gli operatori che saranno colpiti da un eventuale rincaro. La reazione dei portuali, quindi, scrive l' Adsp, appare «incomprensibile, di fronte ad un provvedimento non operativo, peraltro redatto sulla base delle richieste pervenute dagli organi di controllo in ordine all' opportunità di trovare all' interno le risorse necessarie a fronteggiare i deficit di bilancio e che quindi può essere considerato una mera base di discussione, si dia

luogo da parte di alcuni ad una sorta di contestazione

generale sull' intero operato dell' ente».

Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Revisione diritti portuali a Civitavecchia

Redazione

CIVITAVECCHIA L'AdSp ha appena avviato un confronto sulla revisione dei diritti portuali a Civitavecchia, dopo che sono apparse su alcuni organi di stampa notizie relative ad un possibile aumento delle tariffe riguardanti i diritti di porto dei passeggeri e dei rotabili. In una nota, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale dichiara che Di fatto non si parla di un provvedimento definitivo, come si può evincere dalla lettura del decreto in questione (decreto presidenziale n. 272 dell'8 Ottobre 2020) ma solo dell'avvio di un procedimento amministrativo del quale, come previsto dalle legge, è stata data evidenza proprio al fine di una maggiore e totale condivisione con tutti gli operatori alcuni dei quali hanno, ad oggi, fatto pervenire le loro osservazioni dando altresì delle importanti indicazioni alternative per far fronte ad una situazione critica per tutti. Questa AdSp è sempre stata e lo è a maggior ragione in questo momento emergenziale, disponibile ad un confronto costruttivo e concreto. Appare quindi incomprensibile che, di fronte ad un provvedimento non operativo, peraltro redatto sulla base delle richieste pervenute dagli organi di controllo in ordine all'opportunità di trovare all'interno le risorse necessarie a fronteggiare i deficit di bilancio e che quindi può essere considerato una mera base di discussione, si dia luogo da parte di alcuni ad una sorta di contestazione generale sull'intero operato dell'ente. C'è, invece, bisogno di coesione e di una condivisione generale delle problematiche da affrontare al fine di trovare, insieme ed uniti, soluzioni adeguate. La situazione contingente di certo non aiuta. Ma è proprio in questi momenti che è necessaria la coesione. Si fa presente che l'avvio del procedimento amministrativo volto alla revisione dei diritti portuali (che peraltro prevede degli aumenti delle tariffe ben al di sotto delle tariffe che furono ridotte con la riforma del 2017 da parte di questo ente) non è un provvedimento definitivo e le ragioni sottostanti a siffatta revisione sono state ampiamente illustrate la settimana scorsa dal responsabile dell'Area Bilancio ai membri dell'Organismo del Partenariato, facendo presente che si trattava piuttosto di una base di discussione sulla quale sviluppare un confronto relativamente ai problemi di bilancio dell'ente; se ne discuterà, come giusto, oggi in Comitato di Gestione e, ancora, nel prossimo Organismo di Partenariato con tutti gli attori del cluster portuale. Ciò premesso conclude l'AdSp -, non possiamo credere che di fronte ad un percorso amministrativo appena iniziato che potrebbe condurre, a seguito di un confronto con il cluster portuale, anche a rivedere le proposte dell'ente, possano essere assunte già decisioni da parte di importanti armatori suscettibili di incidere in maniera determinante sulla già fragile economia portuale, senza considerare che nel caso di specie vengono riviste in particolare le tariffe che pagano i passeggeri e non quindi gli armatori.

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

Ship Mag

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, il console Luciani: "Authority senza visione, serve discontinuità con il passato"

Redazione

Civitavecchia - Il porto di Civitavecchia? 'Il nulla cosmico, per colpa di mancanza di visione da parte dell' Authority'. È questa la denuncia della Compagnia Portuale Civitavecchia che chiede discontinuità per la nomina del prossimo presidente dell' Autorità di Sistema Portuale . A ribadirlo oggi sono stati il presidente della Cpc Enrico Luciani , il consigliere comunale Patrizio Scilipoti e il segretario territoriale della Filt Cgil Alessandro Borgioni in una conferenza stampa. 'Non consentiremo - dichiara Enrico Luciani - a nessuno di fare morire il porto. Il porto è stato distrutto. Il Covid ha fatto il suo dando però un colpo di grazia ad un moribondo. Quello che notiamo è che manca la conoscenza nell' attuale gestione dell' Autorità Portuale e c' è assoluta mancanza di programmazione amministrativa. Al porto di Civitavecchia c' è il nulla cosmico, un disastro totale. Negli altri porti si va incontro agli armatori, a Civitavecchia si aumentano le tasse portuali per fare bilancio. E così gli armatori salutano il porto di Civitavecchia. Noi non ci stiamo a vedere passarci davanti il nostro cadavere. Non vogliamo presidenti approssimati vogliamo rispetto. Il prossimo presidente deve essere competente e deve amare Civitavecchia e far risorgere il porto. Mi rivolgo a Zingaretti, faccia qualcosa per cambiare questa situazione'. 'Negli ultimi 4 anni - spiega Patrizio Scilipoti - sono calati i traffici e diminuiti i conti. Questa Autorità vive per il traffico crocieristico, petrolifero e per l' Enel per il carbone ma i traffici sono azzerati. Noi da marzo siamo sotto cassa integrazione. In 4 anni il presidente dell' Adsp non ha mai parlato con i lavoratori e questo è grave. Secondo me le stesse imprese portuali dovrebbero votare ed eleggere il nuovo presidente'. 'L' aspetto personale con l' attuale presidente dell' Autorità Portuale non c' entra nulla - commenta Alessandro Borgioni - si parla di cose concrete. Sì chiede discontinuità, è necessaria e deve essere immediata. Non possiamo permetterci commissari o continuare con la gestione attuale. Da subito deve essere avviato il procedimento per la nomina del nuovo presidente, che sia competente e conosca la portualità. All' attuale gestione è mancata visione, programmazione, strategia, obiettivi e operatività, tutte cose completamente disattese'.

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Compagnia Portuale di Civitavecchia contro tutti: nel mirino Msc, Enel, di Majo, autoproduzione e Ministero dei Trasporti

Nel corso della conferenza stampa indetta per affrontare 'la necessità di discontinuità gestionale dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale', il presidente della Compagnia Portuale di Civitavecchia, Enrico Luciani, ha lanciato appelli e messaggi precisi a diversi soggetti accusati a vario titolo di penalizzare il sistemi portuale laziale. Dal Partito Democratico, al Ministero dei trasporti, al Gruppo Msc che controlla il Roma Container Terminal, a Enel che si prepara a convertire la centrale, fino al cantiere Privilege e infine chi pensa di fare autoproduzione in banchina. La richiesta principale di Luciani (che più o meno esplicitamente nel recente passato si è anche candidato a futuro presidente dell' AdSP laziale) arriva nelle conclusioni: "Vogliamo che da oggi parta l' iter per la nomina del nuovo presidente. Non vogliamo alcun commissariamento, nemmeno temporaneo, perché rappresenterebbe la morta del porto. Vogliamo qualcuno in grado di dare nuovo impulso alle attività portuali". E ancora: "Vogliamo un presidente con comprovata esperienza, che ami questo porto e che tenga al suo rilancio". La prima critica mossa dal console (dal 2003) dei portuali di Civitavecchia è proprio nei confronti di chi ha nominato a presidente dell' AdSP qualcuno che "non aveva la comprovata esperienza e competenza in materia" previsto dalla legge. "In porto oggi c' è il nulla cosmico" secondo Luciani, e "manca programmazione. Negli altri scali si fanno sconti e sgravi per attirare gli armatori mentre a Civitavecchia si alzano i diritti per fare cassa , per rimettere a posto un bilancio che sa di de profundis ". Con il risultato che "gli armatori salutano". I portuali dicono "noi non ci stiamo. Non è possibile che questo accada a Civitavecchia. Mi auguro che sia solo una minaccia l' addio da parte degli armatori". L' attacco di Luciani passa poi al Gruppo Msc e al Roma Terminal Container: "Chi l' ha detto che il porto di Civitavecchia i container non li può fare? Msc è il secondo armatore al mondo dopo Maersk nei container, in Italia porta 5 milioni di Teu e a Civitavecchia zero! Basterebbe completare la trasversale (ferroviaria, ndr) Tirreno - Adriatica si parla di 18 kilometri". L' altro attacco agli armatori riguarda l' autoproduzione a bordo delle navi ormeggiate in banchina: "Non consentiremo a nessuno di fare il nostro lavoro. Sporco, mal pagato ma è nostro e non consentiremo a nessuno di farlo al nostro posto". Il numero uno dei portuali rivela poi che "la Compagnia Portuale dovrebbe prendere un milione e mezzo di euro per le misure di ristoro alle Compagnie portuali previste dal decreto 34-2020 (Decreto Rilancio, ndr) per il lavoro perso a causa dell' emergenza Covid ma a Civitavecchia l' AdSP non ha avanzo di gestione". Quindi i portuali rischiano di rimanere a bocca asciutta e per questo chiedono che gli accantonamenti previsti dalla port authority nel suo Fondo rischi vadano prima a supportare i lavoratori del porto e poi semmai i grandi gruppi con cui lo scalo ha contenziosi aperti. Critiche sono state dirette da Luciani anche ai revisori dei conti dell' ente, accusati di non essersi resi disponibili a incontrare la Compagnia portuale che avrebbe "solo voluto anticipargli quanto grave stava diventando la situazione per i traffici del porto". Nel mirino anche i premi di produzione del personale della port authority: "Il premio di 500mila euro del 2019 è stato spartito, forse pensano di prenderli anche per il 2020.". Secondo il console sia i revisori dei conti che lo staff dell' ente dovrebbero essere invece vittime di sacrifici economici così come gli altri lavoratori del porto. "Costa 12 milioni di euro l' anno la struttura della port authority di Civitavecchia, come a Rotterdam" ha sottolineato. Arrivando perfino a invocare l' intervento della Magistratura per tutto ciò che sta avvenendo nello scalo laziale. Compreso il caso

del cantiere Privilege: "11 ettari di porto occupati e dove nessuna fa niente". Una stoccata Luciani l' ha riservata infine anche a Enel definendolo un soggetto

"non pervenuto" e che viene invitato dalla Compagnia portuale a "liberare la banchina e i piazzali. Non si può aspettare fino al 2025 per la riconversione della centrale elettrica dal carbone al gas. Quelle sono banchine da 16 metri di pescaggio. Con la centrale a gas l' indotto non andrà oltre i 70-80 occupati. Finirà tutto; la città sta morendo".

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Due gru mobili Liebherr entrate in servizio per Traiana

Nel porto di Civitavecchia sono entrate in servizio due nuove gru mobili Liebherr consegnate da Macport all' impresa portuale Traiana. Si tratta di due macchine da sollevamento del modello LHM 280 con una portata ciascuna superiore a 80 tonnellate e configurabili sia per l' imbarco e sbarco di container che di merci alla rinfusa. Traiana Srl è un' impresa portuale autorizzata ex art.16 legge 84/94 che opera all' interno del proprio terminal nel porto di Civitavecchia. Nei circa 50.000 mq. a disposizione vengono svolte operazioni di imbarco, sbarco, stoccaggio e movimentazione di ogni tipo di merce (in colli, alla rinfusa, project cargo, etc.), oltre a servizi di deposito e containerizzazione. L' azienda dispone di un reparto spedizioni con doganalisti patentati in grado di svolgere qualsiasi operazione di import e export. Il terminal, dotato di connessione ferroviaria, dispone di due magazzini coperti di stoccaggio merci - per una superficie complessiva di 4.500 mq., gru semoventi con portata fino a 120 tonnellate, carrelli elevatori da 3 a 40 tonnellate di portata, attrezzati con forche, rostri, spreader e tramogge ecologiche per rinfuse polverose.

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

La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Di Majo: perché mi ricandido

LA GAZZETTA MARITTIMA

Di Majo: perché mi ricandido

Non si può dire che non abbia il coraggio di parlar chiaro il presidente dell'AdSP del Tirreno Centro Settentrionale Francesco Maria di Majo, in vista delle scelte del MIT per la conferma o il rinnovo. E il coraggio di ricordare, con legittimo orgoglio, quanto è stato fatto nei suoi 4 anni nei difficili porti del sistema. Riportiamo la sua lettera aperta con l'omissis (per ragioni di sazio che il presidente comprenderà) sui tanti progetti realizzati. Di Majo, secondo il gossip romano, sarebbe tra i presidenti a rischio trasferimento o non rinnovo: ma il gossip è, appunto, gossip.CIVITAVECCHIA Cari operatori, come avrete già saputo, ho dato recentemente la mia disponibilità alla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti al rinnovo del mio mandato.Ho assunto tale decisione soprattutto per senso di responsabilità, tenuto conto in particolare di questi due fattori: Non garantire la continuità della attuale presidenza rischierebbe di disperdere e di rendere improduttivo un percorso avviato, volto a portare nei prossimi mesi a Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, quei finanziamenti, in particolare a valere sul Recovery Fund, indispensabili per ultimare talune opere fondamentali per lo sviluppo dei tre porti (oltre ad altre iniziative che stiamo portando avanti, insieme ad importanti player dell'economia italiana, nell'ambito dell'Unione Europea al fine di sviluppare ulteriormente a Civitavecchia la componente green attraverso l'uso di nuove fonti energetiche alternative) anche in considerazione dell'ampia superficie del demanio marittimo non data in concessione ai privati; Andare in discontinuità ora, in uno dei periodi più drammatici vissuti dal Porto di Civitavecchia per effetto del Covid-19 e del calo del carbone destinato alla centrale ENEL, rischierebbe anche in questo caso di disperdere gli sforzi che questa amministrazione sta profondendo per risolvere alcune vertenze sindacali e adeguare il complesso sistema dei servizi di interesse generale (la cui spesa è la più elevata tra tutti i porti d'Italia) al quadro delle ridotte risorse finanziarie per effetto dell'emergenza sanitaria, cercando di mantenere i livelli occupazionali ed un elevato livello dei servizi.Unitamente a questi due fattori, ho voluto dare di nuovo la mia disponibilità a svolgere un secondo mandato perché ritengo che il bilancio di questi quattro anni vada giudicato tenendo conto sia della situazione di partenza del nuovo ente, che ha ereditato contenziosi di elevato valore ed è diventato del tutto operativo solo dopo circa 7 mesi con la costituzione del Comitato di Gestione, ma soprattutto tenendo conto del contesto. In questi 4 anni ho dovuto operare dribblando non pochi ostacoli che certamente esulano dai compiti già di per sé difficili e complessi affidati ad un Presidente di Autorità di Sistema Portuale (come è noto l'AdSP è tra l'altro un'amministrazione attiva che svolge funzioni di stazione appaltante ed amministra tutte le aree del demanio marittimo). Mi riferisco alle diverse vicende giudiziarie a tutti note, a cui hanno fatto seguito motivate richieste di archiviazione a dimostrazione della assoluta correttezza e legittimità di tutte le azioni e procedure da me adottate; mi riferisco, ancora, agli innumerevoli articoli diffamatori che ho dovuto contrastare anche penalmente nel corso di questi anni.A tutto ciò si sono aggiunti i noti contrasti interni all'ente di cui la stampa locale ha voluto dare grande risonanza, che certamente hanno pregiudicato quella coesione necessaria per poter affrontare con serenità ed efficacia tante problematiche.Ebbene, nonostante questo contesto avverso, abbiamo assicurato non solo lo svolgimento delle molteplici e complesse funzioni ordinarie ma anche quelle straordinarie affrontando diverse problematiche: dalle vertenze delle società di interesse generale in cui erano a rischio posti di lavoro alla c.d. guerra delle banane (in cui il TAR Lazio con due sentenze ha riconosciuto la piena legittimità dei provvedimenti adottati dall'ente); dalla vertenza (che si trascina da

circa 10 anni) della società GTC all'impatto

La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

dell'emergenza sanitaria nel porto di Civitavecchia che è stata affrontata in perfetta cooperazione con le altri istituzioni che operano in porto e le società di interesse generale, consentendo addirittura che venissero ospitate in sicurezza non poche navi da crociera che cercavano disperatamente un approdo e che venisse assicurato il rimpatrio di decine di migliaia di italiani bloccati in Spagna.(omissis) Faccio pertanto appello ai tanti lavoratori ed imprenditori dei porti del Lazio affinché proseguano, invece, nel dialogo costruttivo con questa amministrazione in modo da portare avanti i progetti di sviluppo della portualità laziale fondamentali per rilanciare l'economia e l'occupazione dei territori. A tal fine è importante unirsi all'ente nel rappresentare con maggior vigore le esigenze di questa portualità ottenendo ulteriori sostegni finanziari dal Governo e dalla Regione, analogamente a quanto è avvenuto, con successo, durante il lockdown in cui grazie ad una azione condivisa con il cluster portuale questo ente si è visto assegnati dal MIT risorse per circa 100 milioni di Euro.Sono certo che, lavorando tutti insieme e nella stessa direzione, e mettendo a frutto le tante intelligenze ed energie in campo, riusciremo a far compiere ai porti del network il definitivo salto di qualità e a renderli pronti a raccogliere le sfide del futuro trovando il giusto equilibrio tra sviluppo dell'economia e tutela dell'ambiente. (omissis)Francesco Maria di Majo

Il Mattino

Napoli

Ai crocieristi è vietato fare acquisti insorgono gli artigiani del presepe

Primo Piano Napoli

Mercatini, spazi ristretti zero controlli anti ressa

Ai crocieristi è vietato fare acquisti insorgono gli artigiani del presepe

LA POLEMICA Antonio Folle Tra gli artigiani di San Gregorio Armeno e la famosa compagnia di navigazione Msc Crociere è scontro. Nel mirino il diktat imposto per ragioni di sicurezza dalla compagnia armatrice che ha severamente vietato ai suoi crocieristi qualsiasi contatto al di fuori della bolla dei tour guidati rigidamente controllati dalle guide turistiche autorizzate. Ieri mattina alcuni artigiani di San Gregorio Armeno hanno interpellato direttamente l' ennesimo gruppo di turisti che scattava foto e selfie per poi allontanarsi quasi furtivamente in direzione piazza San Gaetano. Secondo il rigido protocollo stabilito dalla Msc, infatti, ai turisti è formalmente vietato di fare qualsiasi tipo di acquisto, pena lo sbarco immediato degli inadempienti. GLI ARTIGIANI Nella strada dei pastori avevano già notato l' anomalia del ridottissimo praticamente azzerato volume d' affari. Questa mattina la conferma è arrivata come una doccia gelata. «Ho fermato un gruppo di crocieristi e la loro guida ha spiegato Daniele Gambardella, storico artigiano della zona la guida ci ha spiegato che la compagnia vieta loro qualsiasi contatto con noi perché potenzialmente possiamo contagiare i crocieristi. Un atteggiamento assurdo». LA COMPAGNIA Subito dopo la denuncia da San Gregorio Armeno arriva la rettifica da parte della Msc. «Non c' è nulla di personale contro San Gregorio Armeno la posizione ufficiale è semplicemente un protocollo di sicurezza che adottiamo per scongiurare qualsiasi pericolo di contagio a bordo delle nostre navi. Le nostre guide e gli autisti dei bus che trasportano i nostri crocieristi si sottopongono a tampone proprio per la tranquillità di tutti. Purtroppo in questo periodo storico sono necessarie misure straordinarie, ma confidiamo di poter al più presto consentire ai nostri ospiti di poter visitare liberamente le città che tocchiamo con le nostre crociere prosegue Msc Crociere ad oggi purtroppo non è possibile stabilire le attività che seguono i protocolli anti contagio». IL COMUNE «Condivido pienamente la posizione degli artigiani di San Gregorio Armeno dice l' assessore al Commercio Rosaria Galiero ci troviamo di fronte ad un controsenso intollerabile. In questi mesi così difficili a San Gregorio Armeno gli artigiani hanno compiuto sforzi sovrumani per tenere aperte le loro attività e non possiamo permettere che la nostra città venga trattata in questo modo. La narrazione tossica di una Napoli come città insicura è inaudita. Chiederemo immediatamente alla Msc di fare marcia indietro continua in caso contrario metteremo in campo tutte le azioni necessarie a tutelare l' immagine della città». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Stylo 24

Napoli

«Porto di Napoli, così non va: serve una strategia per rilanciarlo»

STYLO24

«Porto di Napoli, così non va: serve una strategia per rilanciarlo»

Il consigliere regionale Severino Nappi a Stylo24: burocrazia e ambizioni provincialistiche sono il limite più evidente della portualistica campana

Le Autorità portuali non messe a sistema, divenute ormai terra di conquista della politica, con le imprese allontanate sempre più. Il porto di Napoli continua a pagare una gestione negativa e l' assenza di un piano strategico vero e proprio in grado di riportarlo al centro di una città, che anche da lui possa ripartire. Tutto questo nelle parole di Severino Nappi , eletto nelle liste della Lega per il Consiglio regionale della Campania, a Stylo24 . Il porto di Napoli sembra una Ferrari, che però ha le prestazioni di una Fiat 500. Che cosa ne blocca lo sviluppo, secondo lei? "Negli ultimi venti anni sono stati compiuti grandi passi in avanti rispetto alla gestione passata. L' apertura del waterfront ha rappresentato un punto di svolta, non sempre sfruttato dalle istituzioni locali per segnare il rilancio definitivo del porto di Napoli, che infatti ha perso la centralità che meritava. Sul piano territoriale è completamente mancata una sinergia tra Governo, Regione e Comune di Napoli: di qui, per esempio, ritardi sui dragaggi, sul riutilizzo dei Magazzini generali e sul restyling del Molo San Vincenzo. Soprattutto, però, Napoli, per storia, tradizione e potenzialità del sistema produttivo, deve diventare l' hub del Mediterraneo rispetto al Sud e al Nord del Mondo. Ecco perché occorre un grande piano strategico che metta in rete le risorse europee della nuova programmazione con questa finalità. Il nostro impegno è quello di colmare questo grave ritardo di De Luca, che definirei culturale, nell' impostare una strategia sul tema con iniziative di respiro nazionale che accendano i riflettori sulle potenzialità inespresse del Porto di Napoli". Qual è il limite più evidente della portualistica campana, oggi? "La burocrazia, male storico della pubblica amministrazione, da una parte. Le ambizioni provincialistiche dei singoli territori, con la guerra tra Napoli e Salerno per esempio, guidata dalla miopia deluchiana, dall' altra. La gara, anche politica, non è invece interna al nostro territorio, ma con le altre realtà del Paese, rispetto alle quali bisogna rimontare molte posizioni. Per far questo credo che la prima cosa da fare sia sedere ad un tavolo, in modo non rituale, con gli operatori portuali da una parte e la rappresentanza delle nostre imprese dall' altra. Lo scopo è evidente: raccogliere e coordinare le esigenze dei 2 pezzi della mela e, su quelle, costruire una proposta da rivendicare rispetto al governo nazionale e regionale. La sintesi spetta alla politica. Noi ci candidiamo a farlo perché sappiamo di avere idee, proposte e credibilità. Lo facciamo dai banchi dell' opposizione per ora, con la consapevolezza, però, che tra non molto tempo la forza degli eventi affiderà la guida del Paese al centrodestra guidato da Matteo Salvini. In questa prospettiva, noi della Lega Campania stiamo già lavorando perché in quel momento sul tavolo del nuovo decisore ci sia la nostra proposta, nella serenità di sapere che potremo contare su di un sostegno reale". ad Perché la portualistica campana è così lontana dagli standard europei? "Perché la classe dirigente che finora ha gestito il processo di trasformazione, a cominciare dalla legge voluta da Delrio, non è stata in grado di mettere le Autorità portuali a sistema, senza farle diventare terre di conquista della politica e non ha saputo parlare con le imprese, comprendendo esigenze e necessità. La riforma della portualità va completata, messa a regime, anche portando finalmente a compimento le famigerate Zes rimaste a metà strada. Soltanto così facendo, l' Italia nel suo insieme potrà valorizzare le peculiarità dei singoli porti e finalmente fare concorrenza alle altre città europee".

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

POLMARE CONTROLLI CON DOGANE E GDF

Trasporto di merce senza autorizzazioni Fioccano le multe al porto

POLMARE
CONTROLLI CON DOGANE E GDF
BEN 11 CONTRAVVENZIONI
Trasporto di merce senza autorizzazioni Fioccano le multe al porto
Tour formativo in città per i 25 studenti dell'Istituto sui Trasporti e la Logistica
Ryanair collegherà lo scalo di Brindisi con gli aeroporti di Cagliari e Palermo
PHONICA SOLUZIONI UDITIVE
N°1 SPECIALISTI DELL'UDITO
0831.815822

Trasporto illecito di merce senza le prescritte autorizzazioni e altre violazioni nel porto di Brindisi, scattano una serie di sanzioni della Polizia di frontiera a seguito di una serie di accertamenti svolti in collaborazione con l' Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza. L' attività dell' ufficio di Polizia di Frontiera di Brindisi diretto dal Vice Questore Stefania Occhioni è nata durante le specifiche attività di controllo di Frontiera verso persone e mezzi in transito da e per l' Albania, da diverso tempo svolgeva un attento monitoraggio dei pullman che, nonostante trasportassero pochi passeggeri, avevano a bordo numerosi bagagli e merce di vario genere. Da qui sono scaturiti gli accertamenti circa la sussistenza di eventuali con dotte illecite. E i controlli hanno portato alla luce un fenomeno di introduzione e/o esportazione di merce, compiuta in maniera illecita e senza le previste autorizzazioni doganali, attraverso l' utilizzo di mezzi adibiti al trasporto di passeggeri. Durante l' espletamento dei servizi, sono state inflitte un totale complessivo di 11 contravvenzioni a mezzi adibiti al tra sporto di passeggeri (pullman) per illecito trasporto di merce senza le prescritte autorizzazioni, per l' effet tuazione del servizio di trasporto di passeggeri su un percorso diverso da quello dichiarato ed autorizzato ed, infine, anche per diverse altre violazioni al codice della strada scaturite da anomalie strutturali degli stessi mezzi di trasporto. Le 11 contrav venzioni, tutte pagate sul posto dagli stessi conducenti dei pullman, ammontano a 15.333,30 euro e, con ovvia probabilità, avranno anche una funzione deterrente ponendo fine all' il lecita consuetudine in danno degli operatori di settore che legittimamente svolgono l' attività di trasporto in conformità alle prescrizioni normative sul tema.

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE I FUTURI TECNICI A SCUOLA DI POLIFUNZIONALITÀ, ZES E ZONA FRANCA

Tour formativo in città per i 25 studenti dell' Istituto sui Trasporti e la Logistica

POLMARE
CONTROLLI CON DOGANE E GDF
BEN 11 CONTRAVVENZIONI
Trasporto di merce senza autorizzazioni Fioccano le multe al porto
Tour formativo in città per i 25 studenti dell'Istituto sui Trasporti e la Logistica
Ryanair collegherà lo scalo di Brindisi con gli aeroporti di Cagliari e Palermo
PHONICA SOLUZIONI UDITIVE
N°1 SPECIALISTI DELL'UDITO
0831.815822

Nei giorni scorsi, i porti dell' Adriatico meridionale hanno ospitato un tour formativo degli studenti del corso dell' Istituto sui Trasporti e la Logistica, «Tecnico della programmazione della produzione e la logistica 4.0, sistemi portuali, reti intermodali e bacini produttivi a confronto». Giornate dedicate allo studio dei sistemi portuali, delle reti intermodali e dei bacini produttivi, nel corso delle quali i circa 25 partecipanti hanno potuto interfacciarsi direttamente con le dinamiche quotidiane della vita portuale. La prima tappa dello study -tour ha avuto luogo nel porto di Brindisi, dove dirigenti e funzionari AdSP MAM hanno illustrato la caratteristica polifunzionalità dello scalo, i sistemi logistici e le ampie e produttive aree retro -portuali. Si è parlato, anche, di ZES Interregionale Adriatica e Zona Franca Doganale. Dopo aver visitato, anche, il porto di Taranto, il gruppo si è diretto a Bari. Al termine del ciclo di studi, i giovani otterranno la qualifica di tecnico superiore per la logistica 4.0 e la smart mobility, una figura altamente qualificata che organizza, gestisce e assiste il trasferimento di persone e merci e che cura l' organizzazione degli spostamenti nel rispetto dell' ambiente, della sicurezza, dell' ergonomicità del trasporto e delle normative in materia.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Brindisi

Brindisi, il tecnico dei motori di bordo approda all'ITS

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
Messina tra demanio ed LNG
Crociere, partono anche Msc e Aida con altre due navi
Brindisi, il tecnico dei motori di bordo approda all'ITS
Venezia, col MoSE l'Adsp vorrebbe il "porto regolato"
Zim e Alibaba, alleanza asiatica per slot dedicati
Arrivi & Partenze: Napoli (2-6) - Salerno (0-12) - Gioia Tauro (12-13)

Brindisi. Fincantieri, Grimaldi e l'Istituto Tecnico Commerciale Logistica Puglia hanno collaborato alla costituzione di una nuova figura professionale per la navalmeccanica, il Tecnico Superiore per la produzione e l'installazione dei sistemi di apparato motore di bordo, che si concretizzerà nelle prossime settimane in un corso nel Palazzo Granafei Nervegna di Brindisi. Un percorso biennale gratuito, destinato a chi è in possesso di diploma di scuola seconda superiore, nato a seguito di un'indagine condotta dallo staff dell'ITS Logistica Puglia con i player del settore info-mobilità e infrastrutture logistiche per individuare i fabbisogni di figure professionali e per venire incontro alle esigenze occupazionali del settore della cantieristica, in particolare nell'ambito della produzione e manutenzione di mezzi di trasporto e delle relative infrastrutture. L'obiettivo è quello di avviare iniziative formative che favori-

segue in ultima pagina

Bollettino Avvisatore Marittimo

Brindisi

Brindisi, tecnico ITS

scano i processi di inserimento dei giovani diplomati nel mercato del lavoro. Nello specifico, la figura professionale formata sarà quella di un tecnico specializzato nella supervisione delle fasi di realizzazione degli impianti di bordo nel rispetto dei programmi di produzione, delle regole sulla sicurezza, degli standard qualitativi e delle previsioni di budget. In particolare il Tecnico superiore per la produzione e l'installazione dei sistemi di apparato motore di bordo, sovrintenderà le fasi di costruzione sistemazione, montaggio e messa in funzione degli impianti e apparati di propulsione compresi i sistemi elettrici e di automazione, necessari alla vita della nave. Si tratta di una figura di raccordo tra la progettazione e la produzione, che deve conoscere approfonditamente il sistema nave. La richiesta è stata formulata dal Gruppo Fincantieri che coinvolgerà la propria controllata in loco Isotta Fraschini Motori. Un'esigenza rilanciata anche da altre aziende del settore che hanno evidenziato la stessa urgenza, come il Gruppo Grimaldi.

PAG. 14 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 83 - 21-10-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Brindisi, tecnico ITS

Venezia col MoSE

Zim e Alibaba

GRIMALDI GROUP
Short Sea Services

La Dorsale Tirrenica

La Dorsale Adriatica

risparmi fino al 50 %

Informazioni Marittime

Brindisi

Corso produzione e logistica 4.0, gli studenti visitano i porti pugliesi

I 25 partecipanti hanno potuto interfacciarsi direttamente con le dinamiche quotidiane della vita portuale

Nei giorni scorsi, i porti dell' Adriatico meridionale hanno ospitato un tour formativo degli studenti del corso ITL , " Tecnico della programmazione della produzione e la logistica 4.0, sistemi portuali, reti intermodali e bacini produttivi a confronto ". Giornate dedicate allo studio dei sistemi portuali, delle reti intermodali e dei bacini produttivi, nel corso delle quali i circa 25 partecipanti hanno potuto interfacciarsi direttamente con le dinamiche quotidiane della vita portuale. La prima tappa dello study-tour ha avuto luogo nel porto di Brindisi , dove dirigenti e funzionari AdSP MAM hanno illustrato la caratteristica polifunzionalità dello scalo, i sistemi logistici e le ampie e produttive aree retro-portuali. Si è parlato, anche, di ZES Interregionale Adriatica e Zona Franca Doganale, un' opportunità storica per tutto il territorio ricadente. Dopo aver visitato, anche, il porto di Taranto , il gruppo si è diretto a Bari . dirigenti e funzionari dell' ente portuale hanno parlato dei numerosi progetti in cantiere per rendere lo scalo ancor più competitivo, degli strumenti di pianificazione, della gestione delle banchine. I giovani hanno potuto, inoltre, visionare il sistema GAIA , il port community system che consente lo scambio telematico intelligente e sicuro di informazioni tra soggetti pubblici e privati del cluster marittimo-portuale. I porti pugliesi, per via della loro peculiarità geografica e per la fitta rete intermodale di cui dispongono, costituiscono un florido sistema integrato di attività e quindi esempio didattico straordinariamente efficace che mostra contemporaneamente il lavoro di operatori del trasporto ferroviario, marittimo e su gomma, l' operosità delle realtà produttive del territorio, l' efficienza della catena logistica intermodale. Al termine del ciclo di studi, i giovani otterranno la qualifica di tecnico superiore per la logistica 4.0 e la smart mobility, una figura altamente qualificata che organizza, gestisce e assiste il trasferimento di persone e merci e che cura l' organizzazione degli spostamenti nel rispetto dell' ambiente, della sicurezza, dell' ergonomicità del trasporto e delle normative internazionali, nazionali e locali in materia. La nuova figura professionale, inoltre, svolge funzioni di natura tecnica, organizzativa e commerciale collaborando alla individuazione e alla gestione delle soluzioni e degli strumenti più idonei per la realizzazione dei servizi, coordinando diverse tecnologie e modalità di trasporto. Un tecnico in possesso di conoscenza sistemica delle infrastrutture, in grado di relazionarsi con gli attori esterni e le funzioni aziendali interne interessate dai processi logistici e di trasporto, con attenzione alle norme di sicurezza e di sostenibilità ambientale, organizzativa, economica e commerciale. L' Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL) è una fondazione che ha lo scopo di contribuire allo sviluppo e alla promozione della logistica e dei sistemi di trasporto nella regione Emilia-Romagna attraverso attività di ricerca, consulenza e formazione.

Messaggero Marittimo

Brindisi

AdSp Mam: studenti in porto per uno study-tour

Al termine del corso otterranno la qualifica di tecnico superiore per la logistica 4.0

Redazione

BARI Gli studenti del corso Itl, Tecnico della programmazione della produzione e la logistica 4.0, sistemi portuali, reti intermodali e bacini produttivi a confronto entrano nei porti dell'AdSp mar Adriatico meridionale per uno study-tour. Durante le giornate studio, è stato possibile approfondire i sistemi portuali, le reti intermodali e i bacini produttivi, interfacciandosi direttamente con le dinamiche quotidiane della vita portuale. La prima tappa nel porto di Brindisi, dove dirigenti e funzionari dell'AdSp hanno illustrato la caratteristica polifunzionalità dello scalo, i sistemi logistici e le ampie e produttive aree retro-portuali. Si è parlato di Zes interregionale Adriatica e Zona franca doganale, un'opportunità storica per tutto il territorio ricadente. Dopo aver visitato anche il porto di Taranto, lo study-tour è proseguito a Bari. Dirigenti e funzionari dell'Ente portuale hanno parlato dei numerosi progetti in cantiere per rendere lo scalo ancor più competitivo, degli strumenti di pianificazione, della gestione delle banchine. I giovani hanno potuto, inoltre, visionare il sistema Gaia, il port community system che consente lo scambio telematico intelligente e sicuro di informazioni tra soggetti pubblici e privati del cluster marittimo-portuale. I porti pugliesi, per la loro peculiarità geografica e per la fitta rete intermodale di cui dispongono, costituiscono un florido sistema integrato di attività e quindi esempio didattico straordinariamente efficace che mostra contemporaneamente il lavoro di operatori del trasporto ferroviario, marittimo e su gomma, l'operosità delle realtà produttive del territorio, l'efficienza della catena logistica intermodale. Una volta finito il ciclo di studi, i giovani otterranno la qualifica di tecnico superiore per la logistica 4.0 e la smart mobility, una figura altamente qualificata che organizza, gestisce e assiste il trasferimento di persone e merci e che cura l'organizzazione degli spostamenti nel rispetto dell'ambiente, della sicurezza, dell'ergonomicità del trasporto e delle normative internazionali, nazionali e locali in materia. La nuova figura professionale svolgerà anche funzioni di natura tecnica, organizzativa e commerciale collaborando all'individuazione e alla gestione delle soluzioni e degli strumenti più idonei per la realizzazione dei servizi, coordinando diverse tecnologie e modalità di trasporto. Un tecnico in possesso di conoscenza sistemica delle infrastrutture, in grado di relazionarsi con gli attori esterni e le funzioni aziendali interne interessate dai processi logistici e di trasporto, con attenzione alle norme di sicurezza e di sostenibilità ambientale, organizzativa, economica e commerciale.

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

Puglia Live

Brindisi

Tecnico della programmazione della produzione e la logistica 4.0: i porti dellAdSP MAM ospitano gli studenti dellITL.

20/10/2020 Nei giorni scorsi, i porti dellAdriatico meridionale hanno ospitato un tour formativo degli studenti del corso ITL, Tecnico della programmazione della produzione e la logistica 4.0, sistemi portuali, reti intermodali e bacini produttivi a confronto. Giornate intense e significative dedicate allo studio dei sistemi portuali, delle reti intermodali e dei bacini produttivi, nel corso delle quali i circa 25 partecipanti hanno potuto interfacciarsi direttamente con le dinamiche quotidiane della vita portuale. La prima tappa dello study-tour ha avuto luogo nel porto di Brindisi, dove dirigenti e funzionari AdSP MAM hanno illustrato la caratteristica polifunzionalità dello scalo, i sistemi logistici e le ampie e produttive aree retro-portuali. Si è parlato, anche, di ZES Interregionale Adriatica e Zona Franca Doganale, unopportunità storica per tutto il territorio ricadente. Dopo aver visitato, anche, il porto di Taranto, il gruppo si è diretto a Bari. Dirigenti e funzionari dellEnte portuale hanno parlato dei numerosi progetti in cantiere per rendere lo scalo ancor più competitivo, degli strumenti di pianificazione, della gestione delle banchine. I giovani hanno potuto, inoltre, visionare il sistema GAIA, il port community system che consente lo scambio telematico intelligente e sicuro di informazioni tra soggetti pubblici e privati del cluster marittimo-portuale. I porti pugliesi, per via della loro peculiarità geografica e per la fitta rete intermodale di cui dispongono, costituiscono un florido sistema integrato di attività e quindi esempio didattico straordinariamente efficace che mostra contemporaneamente il lavoro di operatori del trasporto ferroviario, marittimo e su gomma, loperosità delle realtà produttive del territorio, lefficienza della catena logistica intermodale. Al termine del ciclo di studi, i giovani otterranno la qualifica di tecnico superiore per la logistica 4.0 e la smart mobility, una figura altamente qualificata che organizza, gestisce e assiste il trasferimento di persone e merci e che cura lorganizzazione degli spostamenti nel rispetto dellambiente, della sicurezza, dellergonomicità del trasporto e delle normative internazionali, nazionali e locali in materia. La nuova figura professionale, inoltre, svolge funzioni di natura tecnica, organizzativa e commerciale collaborando alla individuazione e alla gestione delle soluzioni e degli strumenti più idonei per la realizzazione dei servizi, coordinando diverse tecnologie e modalità di trasporto. Un tecnico in possesso di conoscenza sistemica delle infrastrutture, in grado di relazionarsi con gli attori esterni e le funzioni aziendali interne interessate dai processi logistici e di trasporto, con attenzione alle norme di sicurezza e di sostenibilità ambientale, organizzativa, economica e commerciale. L`Istituto sui Trasporti e la Logistica (ITL) è una fondazione che ha lo scopo di contribuire allo sviluppo e alla promozione della logistica e dei sistemi di trasporto nella regione Emilia-Romagna attraverso attività di ricerca, consulenza e formazione.

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

RILANCIO DEL PORTO LO SCALO VUOLE TORNARE HUB STRATEGICO NEL CUORE DEL MEDITERRANEO

Scambio commerciale Italia -Turchia con lo special cargo di nave «Isartal»

Ha trasportato 100 tubi di 13 mt e del peso di 15 tonnellate DEL PRETE «Soddisfatti sia per il traffico acquisito che per la diversificazione dei servizi»

XX | TARANTO PRIMO PIANO

AMBIENTE
IL 29 OTTOBRE IL VERTICE A BARI

LA VENTILAZIONE MECCANICA

«Protocollo sui Wind days Disponibili al confronto»

Arpa: vorremmo intervenire non solo sui sintomi, ma trovare la cura

«L'Italia non rispetta la sentenza Cedu»

L'EX OSPEDALE TESTA

Audizioni in Commissione Cimolai: crescono ritardi sui pagamenti dello scaduto

Scambio commerciale Italia-Turchia con lo special cargo di nave «Isartal»

Ha trasportato 100 tubi di 13 mt e del peso di 15 tonnellate

DEL PRETE

Continuano «i segnali positivi» che evidenziano la «ritrovata centralità del porto di Taranto quale hub strategico nel cuore del Mediterraneo». Secondo Raffaella Del Prete, general manager di San Cataldo Container Terminal, la società che fa capo alla compagnia turca Yilport, a cui è affidata la gestione del Molo polisettoriale, «una tra le novità più importanti di questi mesi è sicuramente il rinnovato movimento di navi e mezzi. Dopo il project cargo marittimo dei giorni scorsi, abbiamo effettuato il primo special cargo, un nuovo servizio offerto dal molo polisettoriale. Siamo molto soddisfatti sia per il traffico acquisito che per la diversificazione dei servizi che la San Cataldo Container Terminal è in grado di offrire, rispettando i tempi e le prescrizioni di una clientela sempre più esigente». Lo special cargo marittimo è quella tipologia di trasporto marittimo che non può essere effettuata con navi porta - container perché il prodotto da trasportare ha delle dimensioni o peso che non permettono il suo carico nei container. «Un settore del trasporto marittimo in crescita - spiega Del Prete - e che a Taranto può contare sulla preparazione delle maestranze e sul sistema logistico e infrastrutturale disponibile». La nave Isartal adibita per il general special cargo ha trasportato oltre 100 tubi della lunghezza di circa 13 metri e del peso di 15 tonnellate; proveniente da un porto turco è approdata al Molo polisettoriale giovedì e da venerdì sono iniziate le attività di scarico. Particolarità di questo special cargo è che l' operazione «ha rappresentato - os serva la general manager - un' ulteriore scambio commerciale tra realtà imprenditoriali turche e italiane, così come avviene da qualche mese grazie al servizio Turmed, trasporto marittimo di containers mediterraneo, operato dalla CMA-CGM». L' azienda importatrice è la Termocentro Srl, di Matera, che opera nel settore delle forniture per gli acquedotti e per il settore telecomunicazioni da oltre 30 anni. In passato tale attività veniva effettuata su altri porti del sud Italia ma l' azienda ha deciso di spostare il traffico sul Porto di Taranto sia per la vicinanza alla propria sede «ma soprattutto - conclude Del Prete - per i vantaggi del collegamento diretto tra operatore del porto di partenza e di arrivo. La Termocentro, in virtù delle nuove commesse acquisite, ha chiesto di sottoscrivere un accordo annuale che sarà formalizzato tra le parti tra qualche giorno. E così il Porto di Taranto e il Molo Polisettoriale diventano sempre più sistema infrastrutturale a disposizione dell' economia pugliese, lucana e più in generale di tutta l' Italia meridionale».

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Crociere, le navi Msc al porto per altri 4 mesi

Una lunga sosta tecnica al molo polisettoriale per Opera e Fantasia Ormeggiate in una zona non operativa non intralciano l' attività della Scct-Yilport

Taranto

Crociere, le navi Msc al porto per altri 4 mesi

Nella prima ondata Covid arrivò la Costa Favolosa

Alessio PIGNATELLI Sono lì da un paio di settimane e ci rimarranno ancora per diversi mesi, almeno quattro. Ben visibili anche dalla strada statale 106, si stagliano i due giganti del mare di Msc Crociere che stazionano nel porto di Taranto. A bordo - meglio specificarlo, visto alcune voci infondate - ci sono solo alcuni membri dell' equipaggio della compagnia che stanno gestendo la manutenzione degli impianti. Ed è proprio in questa direzione che si sta attivando un piccolo circolo virtuoso con alcune aziende dell' indotto marittimo di Taranto che si stanno occupando di servizi e forniture. Opera e Fantasia: così si chiamano le due navi della compagnia che ha scelto lo scalo jonico per una sosta tecnica molto lunga. La prima è lunga 275 metri, ha una stazza lorda da 65.591 tonnellate, può ospitare 2.150 passeggeri e ha più di mille cabine. La seconda è più grande: misura 333 metri di lunghezza per una stazza lorda di 138mila tonnellate, a bordo possono esserci più di 3mila passeggeri con oltre 1.600 cabine. «Sono navi che al momento non stanno svolgendo attività e hanno bisogno di rimanere ormeggiate per un determinato periodo - spiega il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Sergio Prete - a bordo hanno solo una piccolissima parte dell' equipaggio per mantenere gli impianti in funzione perché altrimenti potrebbero danneggiarsi. Si occupano di manutenzione ordinaria». Per queste navi in sosta, Msc ha l' esigenza di rivolgersi a una serie di imprese per forniture e servizi: «Alimentano il cluster del porto e portano beneficio alla collettività - prosegue il presidente dell' Authority - stanno occupando parti non operative del Terminal e non penalizzano in alcun modo né l' ormeggio delle navi, né i lavori che si stanno eseguendo. Avevano chiesto una sosta di circa quattro mesi, la prospettiva è la ripartenza della stagione ma tutto dipende dalla pandemia. È un problema enorme». Sì, perché il coronavirus ha praticamente devastato l' intero settore che si è dovuto fermare in tutto il mondo. Proprio Msc ha voluto dare un segnale di speranza rimettendo a mare le due ammiraglie Grandiosa e Magnifica che hanno ripreso le operazioni nel Mediterraneo: quest' ultima è salpata ieri da Genova per un viaggio di dieci notti con scali programmati nel porto di Livorno - per le visite a Firenze e Pisa - Messina, il Pireo per la visita ad Atene, Katakolon per Olimpia, La Valletta a Malta e Civitavecchia per Roma, prima di fare rientro nel capoluogo ligure. Magnifica è quindi la seconda nave a implementare il protocollo globale di salute e sicurezza di Msc Crociere, redatto da esperti medici di livello mondiale in collaborazione con le autorità nazionali. Ma è solo un piccolo spiraglio in una crisi nera di tutto il settore e le due navi ferme a Taranto sono una triste dimostrazione. E purtroppo la stagione crocieristica tarantina 2020 non ne è stata esente ed è completamente saltata. Si sperava che nella parte finale si riuscisse a recuperare una toccata ma questa seconda ondata ha spazzato via tutto. «Quest' anno purtroppo sono stati annullati tutti gli arrivi. In teoria da marzo prossimo avremo altre navi, circa 20 scali, ma siamo preoccupati. Speriamo ci sia una soluzione tempestiva per salvare la stagione. Gli ormeggi sono prenotati però bisogna vedere come si arriva a quella fase. Ci sono effetti su molte compagnie di navigazione che stanno subendo

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

danni economici importanti, per il settore crocieristico è stato un disastro». Infine, almeno una buona notizia c' è. È in dirittura d' arrivo, dopo una serie infinita di ritardi e proroghe, il completamento del Centro polivalente Falanto. Una sede multiservizi che sarà anche centro di prima accoglienza proprio per i turisti: «L' ultimo cronoprogramma che la società ha presentato prevede l' ultimazione dei lavori entro gennaio massimo - conclude Prete - Oltre non si potrebbe andare perché abbiamo approvato un provvedimento stringente che dispone la risoluzione del contratto qualora non dovessero essere rispettati i tempi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Nella prima ondata Covid arrivò la Costa Favolosa

Nei giorni scorsi una sosta tecnica di qualche ora in rada per la nave da crociera Celebrity. Nella prima ondata del Covid-19 e la sospensione delle attività era invece stata la Costa Crociere a chiedere ospitalità nel porto di Taranto. In quel caso - l' arrivo avvenne il 24 aprile - arrivò la Costa Favolosa. A bordo c' era l' equipaggio (composto da 1.100 persone, secondo l' indicazione della compagnia) che doveva essere sottoposto a quarantena. Con il procedere dei giorni la maggioranza dell' equipaggio, negativo al Coronavirus, fu sbarcato e rimpatriato. In questa seconda ondata invece le due navi Msc hanno a bordo solo i marittimi necessari al mantenimento della nave. Un mese dopo, a fine maggio, Costa Crociere ha donato 7 tonnellate di cibo al Comune di Taranto in favore delle persone colpite più duramente dagli effetti economici e sociali dell' emergenza per ringraziare la città dell' ospitalità offerta alla nave Costa Favolosa. Le sette tonnellate di generi alimentari in eccedenza furono sbarcate e distribuite per le famiglie più bisognose.

Taranto

Crociere, le navi Msc al porto per altri 4 mesi

Nella prima ondata Covid arrivò la Costa Favolosa

Shipping Italy

Taranto

Project cargo in porto a Taranto per il prolungamento del pontile liquid bulk (FOTO)

Negli ultimi giorni nel porto di Taranto sono andate in scena diverse operazioni di imbarco e sbarco di carichi heavy lift con protagonista la nave Happy Sky della compagnia BigLift. Più precisamente si è trattato di vari sollevamenti e pose in opera di impianti e costruzioni, fra cui due in particolare spiccavano per dimensioni e peso: uno da 600 e l' altro da 500 tonnellate, tutti eseguiti con le gru di bordo della nave rappresentata in Italia dalla società genovese HB Shipping e localmente dall' agenzia marittima Marco Caffio. Si trattava di materiali e impianti di Fincosit sbarcati tempo fa dalla nave Happy Buccaneer e rimasti stoccati in porto a Taranto fino a quando non è arrivato il momento di installarli nel nuovo (prolungato) pontile per accogliere navi cisterna. Il progetto è stato condotto da Eni e prevede la realizzazione di due nuovi serbatoi di stoccaggio, il prolungamento del pontile esistente, l' integrazione dell' impianto di recupero vapori esistente e la realizzazione di una stazione di pre-raffreddamento del greggio proveniente dal giacimento denominato Tempa Rossa.

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Prorogata la "zona rossa" a Testa dell' Acqua

Tre nuovi casi a Gioia Tauro, l' Orsa chiede uno screening per tutti i lavoratori del porto

52
Il coronavirus nel Reggino
Prorogata la "zona rossa" a Testa dell'Acqua
Tre nuovi casi a Gioia Tauro, l'Orsa chiede uno screening per tutti i lavoratori del porto
Primo contagio a San Ferdinando
Due positivi a S. Eufemia, un guarito a Sinopoli
A Villa S. Giovanni un'escalation da lockdown
Un contagio in segreteria alla "Monteleone-Pascoli"

Giuseppe LacquanitiRosarno È stata prorogata fino alle 20 del 26 ottobre la "zona rossa" nel campo container di Testa dell' Acqua (terza Zona industriale), dove sono residenti un centinaio di migranti originari dell' Africa e nella mini tendopoli allestita dalla Protezione civile in un' area adiacente per tenere in quarantena 18 migranti risultati positivi al Covid. Il provvedimento di proroga, a firma del vice presidente della Regione, Nino Spirlì, è stato attuato su proposta del Dipartimento di Prevenzione dell' Asp di Reggio Calabria, in quanto «l' attività di screening prevista sui soggetti presenti nell' area interessata non è stata ad oggi completata». Considerato, pertanto, che l e condizioni di rischio che hanno determinato l' adozione del precedente provvedimento limitativo degli spostamenti non sono venute a cessare, devono essere confermate le azioni tendenti a circoscrivere il focolaio e ad impedire la diffusione dei contagi nelle zone limitrofe e circostanti. Per tale motivo sarà prorogata, a cura della Protezione civile, anche attraverso le organizzazioni di volontariato e con il coinvolgimento della Croce Rossa Italiana, l' assistenza per i bisogni e le esigenze primarie delle persone risiedenti nell' area invitate a mantenere comportamenti rispettosi dell' igiene, del distanziamento interpersonale e dell' uso continuato di protezioni. Intanto, nuovi casi di positività si registrano a Rosarno: «L' Asp ci ha appena comunicato - scrive il sindaco Giuseppe Idà su Facebook - che un collaboratore scolastico della scuola dell' infanzia di Contrada Bosco è risultato positivo al Covid-19, insieme ai componenti della sua famiglia. Di intesa con il dirigente scolastico, abbiamo concordato la sospensione immediata delle attività didattiche per l' istituto di Contrada Bosco, in attesa di definire con l' Asp ulteriori provvedimenti». Idà "striglia" i rosarnesi: «Purtoppo la situazione continua a peggiorare, e nonostante ciò, moltissimi nostri concittadini continuano a non tenere un comportamento adeguato e rispettoso delle regole anticontagio. Nel recente passato siamo usciti indenni dall' emergenza solo perché tutta la cittadinanza ha collaborato». A Gioia Tauro il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza (RLS) Francesco Sinicropi di Orsa Porti e il segretario provinciale Domenico Macrì hanno inviato una lettera urgente al direttore dell' UOC Igiene e Sanità pubblica provinciale, Sandro Giuffrida; al direttore generale del dipartimento regionale Tutela della Salute, Francesco Bevere; al presidente della Regione, Nino Spirlì; alla direzione dell' azienda terminalista Mct e al commissario straordinario dell' Authority, Andrea Agostinelli, sollecitando uno screening generale per il Covid-19 al porto di Gioia Tauro. Nello specifico, si chiede al commissario Agostinelli di convocare nell' immediato il Comitato d' igiene e sicurezza e all' Asp di Reggio Calabria di organizzare l' effettuazione di uno screening di tutti i soggetti che operano all' interno dell' area portuale; evidenziando che l' organizzazione sindacale è pronta a prestare la massima collaborazione per agevolare l' esecuzione delle procedure. L' Orsa fa sapere che la richiesta nasce «dalla recente conferma della positività al Covid di alcuni dipendenti Mct e di altri in isolamento domiciliare in attesa di tampone; considerato il fatto che la realtà portuale a Gioia Tauro è rappresentata da attività interconnesse tra loro all' interno della quale più soggetti entrano in contatto per motivi di lavoro; che le attività produttive all' interno dell' area portuale rappresentano la parte maggiore dell' economia regionale e che hanno garantito, anche in fase emergenziale, una continuità produttiva indispensabile per i bisogni dell' intera nazione; che uno screening generale rappresenterebbe una forma di prevenzione e avrebbe lo scopo di tutelare in via prioritaria la salute di tutti i lavoratori portuali

nonostante lo zelo delle aziende nell' adottare

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

le precauzioni del caso; e, infine, che un focolaio all' interno dell' area portuale potrebbe mettere a repentaglio la salute e l' economia dell' intera regione». Intanto, il sindaco Aldo Alessio ha informato che lunedì si sono registrati altri tre casi positivi al Coronavirus che, assieme ai tre precedenti già comunicati, fanno salire a sei i casi totali attualmente positivi a Gioia Tauro. Alessio ha chiesto a tutti i cittadini collaborazione, responsabilità e buon senso raccomandando di rispettare le regole fondamentali di prevenzione. (d.l.)

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

COVID-19 La richiesta di Orsa Mare

«Screening generale al porto di Gioia»

PIANA

PALMI Presentato ieri il nuovo movimento ecologista "Green R-Evolution"

Volontari uniti per l'ambiente

L'associazione punta su territorio, sensibilizzazione e collaborazione tra gli enti

Libri e altro materiale alle scuole

A riceverli sono stati i tre istituti superiori presenti in città

«Screening generale al porto di Gioia»

GIOIA TAURO -Dopo il contagio di alcuni portuali l' Or sa Mare ha richiesto che venga effettuato uno screening generale per il covid 19 al porto di Gioia Tauro. «Vista la recente conferma della positività al Covid 19 di alcuni dipendenti dell' azienda terminalista Mct e di altri in isolamento domiciliare in attesa di tampone; considerato il fatto che la realtà portuale a Gioia Tauro è rappresentata da attività interconnesse tra loro all' interno della quale più soggetti entrano in contatto per motivi di lavoro - si legge nella missiva inviata ad Mct, e per conoscenza all' Autorità Portuale e alla Capitaneria di Porto considerato che le attività produttive all' interno dell' area portuale rappresentano la parte maggiore dell' economia regionale e che le stesse hanno garantito, anche in fase emergenziale stretta, una continuità produttiva indispensabile per i bisogni dell' intera nazione; considerato che uno screening generale rappresenterebbe una forma di prevenzione e avrebbe lo scopo di tutelare in via prioritaria la salute di tutti i lavoratori Il porto di Gioia Tauro portuali nonostante lo zelo delle aziende nell' adottare tutte le precauzioni del caso; considerato che un focolaio all' interno dell' area portuale potrebbe mettere a repentaglio la salute e l' economia dell' intera regione Calabria». L' Orsa chiede anche al Commissario dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro di convocare subito il comitato d' igiene e sicurezza e all' Asp l' effettuazione di uno screening generale di tutti i soggetti che operano all' interno del porto. «La nostra Organizzazione sindacale - scri vono Domenico Macrì segretario provinciale Orsa Mare e il rappresentante sindacale Francesco Sinicropi - è pronta a prestare la massima collaborazione».

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Via Don Blasco, espropri ultimati

Nella Zona falcata l' Autorità di sistema portuale accelera gli interventi In corso la demolizione degli altri edifici che "assediano" la Real Cittadella

Messina

Via Don Blasco, espropri ultimati

Nella Zona falcata l'Autorità di sistema portuale accelera gli interventi
In corso la demolizione degli altri edifici che "assediano" la Real Cittadella

Riaperta la strada da S. Michele a Castanea

Porto di Tremestieri, di chi è la colpa dei ritardi?

Lucio D' Amico Era l' ultimo ostacolo, lo scoglio forse più duro, e anche quello più doloroso da superare. Con la definitiva immissione in possesso, l' inventario e l' apposizione dei sigilli ai capannoni della "Rifotras" si chiude la partita degli espropri di pubblica utilità e il cammino per il completamento della nuova via Don Blasco adesso dovrebbe essere molto più agevole e rapido. Il Comune aveva già vinto in tutte sedi della giustizia amministrativa il contenzioso con l' impresa che gestisce un impianto di autodemolizioni. Era stata fatta anche una proposta di delocalizzazione, con relativo spostamento dell' attività nell' area artigianale di Larderia. Ma la ditta ha resistito fino a ieri, quando dopo lunghe ore di trattativa e di evidente tensione, alla fine si è passati alle maniere "forti". Il Comune farà demolire, a spese del privato, i fabbricati che occupano un' area di ben cinquemila quadrati, situata proprio nel cuore di quella che sarà (sta prendendo sempre più forma in queste settimane) l' arteria di collegamento tra lo svincolo autostradale di Gazzi e il molo Norimberga. Vicenda dolorosa, dunque, perché in quella ditta fino a ieri c' erano, comunque, maestranze al lavoro e ricordiamo che nel 2019, su iniziativa della Uil, ci fu una mobilitazione proprio a tutela dei lavoratori della "Rifotras" con un sit-in svoltosi davanti alla Prefettura. «Per evitare equivoci - dichiarava nel novembre dell' anno scorso il segretario della Uil Ivan Tripodi -, è doveroso fare presente che reputiamo fondamentale e strategica per il futuro di Messina la realizzazione della via Don Blasco. Ma la chiusura di un' azienda e, quindi, il licenziamento dei suoi lavoratori, soprattutto in questa fase e ancor di più in un' area depressa come la nostra, rappresenta una pesante sconfitta per tutte le Istituzioni. Il Comune, da parte sua, ritiene di aver fatto tutto il possibile. E in effetti l' unico capitolo rimasto aperto nel libro degli espropri era proprio quello della Rifotras. Tutti gli altri proprietari dei terreni e dei fabbricati inseriti nel piano particellare di esproprio, dopo aver preso visione degli atti nell' ottobre del 2019, avevano trovato un accordo con Palazzo Zanca, dalla Ferro Beton srl alle ditte Cem, Cime e Gife e soprattutto alle Ferrovie proprietarie di una vasta superficie interessata dai lavori della nuova strada. E non dimentichiamo la soluzione della complessa vicenda delle "Case D' Arrigo", conclusasi positivamente con il trasferimento in altre abitazioni delle 39 famiglie. Un vero e proprio "miracolo" sia per i tempi in cui si sono svolte le procedure e poi gli interventi di demolizione sia perché è stata eliminata una delle storiche sacche di degrado di Maregrosso. Zona falcata Intanto, si sono riaccesi i riflettori sulla Real Cittadella. E ieri è intervenuto il presidente dell' Autorità di sistema portuale Mario Paolo Mega che ha ricordato come lunedì siano stati avviati i lavori di demolizione (affidati alla ditta D' Alberti Costruzioni di Mazara del Vallo, per un importo di quasi 320 mila euro) di altri fabbricati adiacenti ai resti della fortezza secentesca. Un' operazione che richiede «particolare attenzione e specifiche attrezzature tecniche poiché le edificazioni da rimuovere sono state realizzate in prossimità dei resti della struttura muraria del bene monumentale dall' indiscutibile valore storico. È in corso di ultimazione poi la procedura per l' affidamento di un nuovo appalto per la realizzazione di una recinzione lungo il margine stradale della via San Raineri a protezione dei resti della Real Cittadella che impedirà l' accesso con eccessiva facilità a tali aree di chi, con comportamenti illeciti, sta vanificando in parte le operazioni di pulizia già effettuate

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

nei mesi scorsi», aggiunge Mega. L' intervento, concordato con la Soprintendenza, prevede la chiusura di sette ulteriori varchi nelle mura storiche (che si aggiungono alla ventina di "ambienti" già murati nei mesi scorsi), attualmente utilizzati come rifugio di fortuna da persone senza fissa dimora. «Tali operazioni - insiste il presidente dell' Autorità di sistema portuale dello Stretto -, che si stanno conducendo in sinergia con l' Amministrazione comunale, la Polizia municipale e la Capitaneria di porto, continuano purtroppo a rendersi necessarie a seguito del perpetrarsi di attività illecite su tutta l' area, quali occupazioni abusive, accessi non autorizzati, scarico di materiale di risulta. Nel giro di qualche settimana poi sarà conclusa la gara pubblica, cui hanno partecipato 13 aziende specializzate, per l' aggiudicazione dei lavori di caratterizzazione delle aree contaminate di tutta la Zona falcata da realizzare in coerenza con il piano approvato ad inizio dell' anno dalla Regione Siciliana. Importante è l' impegno economico dell' AdSP dello Stretto per queste attività in quanto la somma posta a base di gara è di 763.139,95 euro». Mega annuncia per lunedì prossimo un sopralluogo insieme con la sovrintendente Mirella Vinci e l' assessora Dafne Musolino, «per verificare l' avanzamento dei lavori e condividere lo stato delle varie procedure. Massimo è l' impegno che stiamo assicurando su questo tema, anche dal punto di vista economico, con una previsione di spesa, al momento, di oltre un milione di euro di fondi del bilancio proprio dell' Ente, perché siamo certi che il recupero della Zona falcata, e della Real Cittadella in particolare, non sia solo una necessità per la città ma soprattutto costituisca una grande occasione di valorizzazione di un asset portuale fondamentale per il rilancio del turismo messinese e delle correlate attività crocieristiche. Tanto siamo convinti di tutto questo che, tra i progetti strategici prioritari che abbiamo già proposto al Mit nei giorni scorsi per l' inserimento nei futuri piani di finanziamento nazionali ed europei, uno in particolare riguarda proprio la Zona falcata e consentirebbe, se finanziato, di realizzare non solo le bonifiche ma anche tutto quello che è previsto nel Piano regolatore portuale per la valorizzazione ed il recupero dell' area. Le risorse finanziarie necessarie sono molto importanti ma sono certo che con un' azione sinergica di tutti i livelli politici locali, regionali e nazionali si potrà raggiungere questo importante obiettivo», conclude Mega.

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto-asse viario, viabilità e piani di sviluppo

Tirrenica

Assegnate le deleghe: si parte

Incarichi pesanti per Romagnolo (Urbanistica), Mellina (Bilancio e Tributi) Magistà (Servizi sociali), Capone (Sviluppo). Vicesindaco non ancora indicato

Consulta giovanile e due esperti volontari

Porto-asse viario, viabilità e piani di sviluppo

Modificato il regolamento Iuc, Tari invariata

milazzo L' Autorità di sistema insiste sulla viabilità alternativa di accesso al porto. Un intento che sia il commissario De Simone che l' attuale presidente Mega hanno cercato di condividere con la precedente Amministrazione, non trovando però riscontro favorevole, e che oggi ripropone al nuovo sindaco, sulla scorta di quella programmazione - della quale abbiamo parlato nei giorni scorsi - che prevede una riqualificazione e ammodernamento dello scalo per finalità turistiche, attraverso il rilancio del porto hub per le Eolie. Per tale ragione il presidente dell' Autorità di sistema ha proposto la stipula di un accordo con l' Amministrazione cittadina per portare avanti il progetto per la rifunzionalizzazione dello scalo anche una nuova infrastruttura viaria di collegamento del porto con la viabilità principale extraurbana, ovviamente coerente con la programmazione urbanistica e di assetto del territorio vigenti a livello locale. L' obiettivo, in buona sostanza - rileva l' Autorità portuale - «è valorizzare e potenziare le risorse infrastrutturali esistenti, salvaguardando il territorio, evitando l' ulteriore uso di spazi liberi ed elevando gli standard di sicurezza e confort». La proposta prevede un collegamento diretto delle aree portuali con l' asse viario, by-passando interamente la viabilità esistente, minimizzando le interferenze ed i conflitti con i flussi attuali legati principalmente al traffico di attraversamento da e per il centro abitato, caratterizzato da basse velocità di percorrenza. La realizzazione del nuovo collegamento consentirà - sostiene il presidente Mega - una razionalizzazione della rete viaria, liberando il centro cittadino dalla pluriennale servitù in favore di chi opera all' interno del porto sia per fini commerciali (soprattutto) che turistici. Già l' Amministrazione Pino, circa sette anni addietro aveva condiviso questo progetto, avviando con l' ente di sistema portuale una collaborazione culminata nella redazione di uno studio di fattibilità che ha prodotto quattro ipotesi di infrastrutture da realizzare nella zona di Ciantro proprio per assicurare un accesso dedicato al porto. È tempo di sceltestrategiche, indugiarefrena i processi crescita.

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

Bollettino Avvisatore Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina tra demanio ed LNG

Sfruttare gli spazi dell'ex Fiera, estendere alcune concessioni e realizzare una stazione di rifornimento di gas naturale liquefatto a Tremestieri. L'Organismo di partenariato si riunisce nei prossimi giorni

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
Messina tra demanio ed LNG
Sfruttare gli spazi dell'ex Fiera, estendere alcune concessioni e realizzare una stazione di rifornimento di gas naturale liquefatto a Tremestieri. L'Organismo di partenariato si riunisce nei prossimi giorni
Crociere, partono anche Msc e Aida con altre due navi
Brindisi, il tecnico dei motori di bordo approda all'ITS
Venezia, col MoSE l'Adsp vorrebbe il "porto regolato"
Zim e Alibaba, alleanza asiatica per slot dedicati
Arrivi & Partenze Napoli (2-6) - Salerno (0-12) - Gioia Tauro (12-13)

Messina. Il sistema portuale che fa capo a Messina, l'Autorità di sistema portuale dello Stretto -che ha ricevuto dalla Consulta la sua legittima istituzione- riparte dagli spazi dell'ex Fiera, dall'estensione delle concessioni e da una nuova stazione di rifornimento di gas naturale liquefatto. Saranno gli argomenti di discussione della prossima riunione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, il parlamentino esclusivamente consultivo dell'Autorità di sistema che include le Regioni Calabria e Sicilia (Messina, Villa San Giovanni, Milazzo e Reggio Calabria). Lo annuncia il rappresentante degli armatori in seno all'Organismo, Vincenzo Franza di Caronte & Tourist. Armatori, operatori portuali, spedizionieri e trasportatori hanno firmato un documento nel quale si chiede al segretario generale dell'Adsp, Ettore Gentile, di integrare l'ordine del giorno della riunione in programma il 27 ottobre con alcuni punti ritenuti «importanti e ineludibili». Si chiede in particolare che si discuta delle aree e delle infrastrutture ex Fiera di Messina; della proposta di estendere a 15 anni la validità di alcune concessioni demaniali e della costruzione a Tremestieri di una stazione di rifornimento di gas LNG, una struttura voluta proprio da Caronte & Tourist per rifornire il suo traghetto Elio ma che sta trovando un po' di ostacoli, a detta della compagnia. Infine, un confronto sullo stato avanzamento e sulle eventuali criticità del Piano Operativo Triennale e del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema. Per Franza si tratta di una iniziativa «assolutamente in linea con gli scopi e le finalità dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, che per qualità e ampiezza della rappresentanza può e deve sempre più sostanziarsi quale luogo di confronto politico in senso lato, che tenga cioè conto anche delle necessità e delle istanze dei territori oltre che delle necessità dei porti e delle aree portuali».

Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Turismo, a Messina una nuova "mappa" grazie ad accordo tra Comune, Camera di Commercio e Autorità Portuale

L' azienda veneta Geoplan S.r.l, leader nazionale nel settore cartografico, realizzerà per il territorio comunale una cartografia professionale con i più moderni sistemi di rilevazione satellitare che, oltre agli edifici, alla viabilità e la promozione del settore commerciale, integrerà su suggerimento dell' assessore al Turismo Enzo Caruso, i percorsi turistici cittadini recentemente messi a sistema con il progetto VISIT-ME. L' iniziativa, a cui il Comune di Messina ha concesso il patrocinio gratuito (non esclusivo) insieme alla Camera di Commercio e all' Autorità di Sistema Portuale, è stata presentata dal geom. Domenico Daniele Intelisano, responsabile del progetto, all' assessore Caruso e alla dott.ssa Paola Sabella , Segretaria Generale della Camera, come un' opportunità per i commercianti che potranno, in caso di adesione, promuovere adeguatamente la propria attività negli esercizi commerciali degli inserzionisti e nei luoghi di maggiore frequentazione della città, grazie ad una capillare distribuzione di 25.000 copie tascabili, 200 poster rigidi e 40 infoplan in diversi formati. 'E' una iniziativa che abbiamo accolto con favore - dichiara l' Assessore al Turismo Enzo Caruso - che non comporta oneri per l' Amministrazione comunale e risponde ad una duplice finalità: da un lato incrementiamo la qualità e la quantità dell' offerta informativa rivolta ai nostri visitatori, dall' altro cogliamo la proposta come un vettore promozionale su larga scala per i nostri commercianti che stanno cercando di venire fuori da una crisi difficile'. Alle aziende che parteciperanno al progetto, oltre alla presenza della propria inserzione in mappa con geolocalizzazione e QR Code collegato alle proprie pagine internet, sarà garantita dalla GEOPLAN una campagna promozionale sui social media Facebook ed Instagram, l' inserimento all' interno del sito www.geoplan.it con più di 8 milioni di visite all' anno e ai primi posti nei motori di ricerca: Google, Yahoo Italia, msn ed una scheda nel Sito GoLocal, nell' area dedicata alla Guida di Messina, dove potranno essere inserite offerte, immagini e testi relativi alla propria attività. La GEOPLAN s.r.l., filiale italiana della multinazionale tedesca Städte-Verlag E.v. Wagner & J. Mitterhuber GmbH, realizza da oltre 50 anni in tutta Europa e negli USA cartografie professionali di altissimo livello. Tutte le opere sono disegnate da cartografi professionisti sulla base dei rilievi Aerofotogrammetrici (CTR). Il dettaglio è tale che consente di individuare oltre alla completa viabilità, anche ogni singolo edificio, i parcheggi, le strutture sportive, le aree verdi, le zone pedonali, le piste ciclabili, e di evidenziare le sedi di uffici e servizi pubblici, di musei, teatri, ecc.

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

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, l' autorità portuale sulla Real Cittadella: "Incessante la nostra azione per restituire decoro alla Zona Falcata"

Messina. L' Autorità di Sistema Portuale fa il punto sullo stato dei lavori relativi alla Real Cittadella

" Incessante è la nostra azione amministrativa e tecnica per predisporre tutti gli interventi necessari a restituire decoro alla Zona Falcata e, nonostante le procedure di legge non siano mai né brevi né purtroppo, a volte, semplici, soprattutto in tempo di coronavirus , gli interventi dell' Autorità di Sistema Portuale si stanno moltiplicando e l' impegno è continuo ". Si apre così il comunicato con il quale il Presidente Mario Mega informa la stampa e la cittadinanza sui ciò che l' Ente sta facendo sul fronte di recupero delle aree pregiate della Real Cittadella . Hanno infatti avuto inizio nella mattinata di lunedì scorso i lavori di demolizione di fabbricati ed edificazioni varie adiacenti ai resti della Real Cittadella, appaltati a seguito di una gara pubblica dall' AdSP dello Stretto alla ditta D' Alberti Costruzioni Sas di Mazara Del Vallo. I lavori di demolizione, pianificati e diretti dall' Ufficio Tecnico dell' AdSP dello Stretto sotto l' alta sorveglianza della Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Messina , hanno un costo complessivo pari ad 319.902,70 euro e richiederanno particolare attenzione e specifiche attrezzature tecniche poiché le edificazioni da rimuovere sono state realizzate in prossimità dei resti della struttura muraria del bene monumentale dall' indiscutibile valore storico. E' in corso di ultimazione poi la procedura per l' affidamento di un nuovo appalto per la realizzazione di una recinzione lungo il margine stradale della via San Raineri a protezione dei resti della Real Cittadella che impedirà l' accesso con eccessiva facilità a tali aree di chi, con comportamenti illeciti, sta vanificando in parte le operazioni di pulizia già effettuate nei mesi scorsi . L' intervento, concordato sempre con la Soprintendenza, prevede anche la chiusura di sette ulteriori varchi nelle mura storiche (che si aggiungono alla ventina di "ambienti" già murati nei mesi scorsi), attualmente utilizzati come rifugio di fortuna da persone senza fissa dimora. Tali operazioni, che si stanno conducendo in sinergia con l' Amministrazione Comunale, la Polizia Municipale e la Capitaneria di porto, continuano purtroppo a rendersi necessarie a seguito del perpetrarsi di attività illecite su tutta l' area, quali occupazioni abusive, accessi non autorizzati, scarico di materiale di risulta. Il quadro economico complessivo per dette attività è pari a 105.000,00 euro. Nel giro di qualche settimana poi sarà conclusa la gara pubblica, cui hanno partecipato 13 aziende specializzate, per l' aggiudicazione dei lavori di caratterizzazione delle aree contaminate di tutta l' area della Zona Falcata da realizzare in coerenza con il piano approvato ad inizio dell' anno dalla Regione Siciliana . Importante è l' impegno economico dell' AdSP dello Stretto per queste attività in quanto la somma posta a base di gara è di 763.139,95 euro. " Lunedì prossimo sarò sui luoghi, insieme all' Architetto Vinci, nostra Soprintendente ai Beni Culturali, e all' Assessore Musolino del Comune di Messina , per verificare insieme a loro l' avanzamento dei lavori e condividere, come facciamo periodicamente, lo stato delle varie procedure. Massimo è l' impegno che stiamo assicurando su questo tema, anche dal punto di vista economico, con una previsione di spesa, al momento, di oltre un milione di euro di fondi del bilancio proprio dell' Ente, perché siamo certi che il recupero della Zona Falcata, e della Real Cittadella in particolare, non sia solo una necessità per la città ma soprattutto costituisca una grande occasione di valorizzazione di un asset portuale fondamentale per il rilancio del turismo messinese e delle correlate attività crocieristiche. Tanto siamo convinti di tutto questo che, tra i progetti strategici prioritari che abbiamo già proposto al MIT nei giorni scorsi per l' inserimento nei futuri piani di

finanziamento nazionali ed europei, uno in particolare riguarda proprio la Zona Falcata e consentirebbe, se finanziato, di realizzare non solo le bonifiche ma anche tutto quello che

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

è previsto nel Piano Regolatore Portuale per la valorizzazione ed il recupero dell' area. Le risorse finanziarie necessarie sono molto importanti ma sono certo che con un' azione sinergica di tutti i livelli politici locali, regionali e nazionali si potrà raggiungere questo importante obiettivo ", conclude Mega. Messina, Real Cittadella: "Sembrerebbe siano stati riaperti varchi e che ci siano ancora discariche abusive"

TP24

Trapani

Porto di Trapani, progetto di dragaggio dei fondali. Ci sono fondi europei per 67 milioni

A Trapani si attende da tempo il dragaggio dei fondali del porto. Opera che dovrebbe portare i fondali a 11 e 10 metri, dagli attuali 7 e 5 metri. L' operazione permetterà l' ingresso in porto di navi di maggiori dimensioni, un' opera attesa da anni e che è stata al centro di un incontro tra il presidente dell' Autorità portuale di sistema della Sicilia occidentale Pasqualino Monti e gli operatori economici. L' opera, finanziata da fondi europei, prevede un investimento di 67 milioni di euro che sono già disponibili. Il dragaggio inizialmente riguarderà la parte che va dall' imboccatura del porto fino al primo pennello per gli aliscafi. Ma si conta di intervenire successivamente anche nella restante parte del bacino portuale, arrivando così fino a molo Isolella.

L'Avvisatore Marittimo

Focus

«Ridateci il ministero del Mare»

Il settore dello shipping in pressing: «Seguiamo l'esempio della Francia»

L'APPELLO

«Ridateci il ministero del Mare»

Il settore dello shipping in pressing: «Seguiamo l'esempio della Francia»

Il mercato dell'auto torna in positivo

Con lo Smart terminal l'Agenzia delle dogane rilancia il pre-clearing delle merci nei porti liguri

Dal mondo dello shipping arriva pressante la richiesta di far rinascere un Ministero che si prenda cura del settore marittimo e raggruppi, senza essere parcellizzate tra i vari ministeri, tutte le richieste e le necessità del comparto. Eppure l'Italia è uno dei pochi paesi al centro del Mediterraneo che si sviluppa su 8 mila km. di costa, ma il settore marittimo è ancora poco considerato ed inefficiente soprattutto rispetto alla Blue Economy su cui la Comunità Europea ha stanziato fondi considerevoli. C'è da dire che l'economia del mare vale circa il 3% del Pil, ovvero 46,7 miliardi di euro, dà lavoro ad 885.200 persone impiegate in 199.177 imprese. La Francia, lo scorso luglio, è corsa ai ripari e, dopo trent'anni, ha ridato vita al Ministero del Mare. Da noi, invece, anche se è stata avviata la riorganizzazione del Ministero dei Trasporti, il settore marittimo appare sempre più penalizzato e lontano dalle necessità del cluster marittimo. Ci è sembrato allora interessante scoprire che ne pensano alcuni esponenti del comparto. Sarebbe utile la costituzione di un ministero ad hoc?«C'è un tema- osserva il presidente dell'AdSp del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito- che a me sembra prioritario, di riconduzione ad unità delle responsabilità istituzionali che riguardano le politiche del mare e della portualità. Dentro questo quadro sarebbe certamente utile la costituzione di un unico punto di raccordo. Se invece, al contrario, non si mette mano all'attuale frammentazione delle competenze, la costituzione di un Ministero del Mare rischierebbe di essere persino un ulteriore fattore di complicazione, in un disegno già eccessivamente articolato». Sull'argomento interviene anche Mario Mattioli, presidente della Confederazione degli Armatori: «Confitarma e Federazione del Mare osserva - lo stanno chiedendo da molti anni ancora senza successo. In Francia, ormai da tempo, c'era un Segretariato del Mare con diretto riporto al Primo Ministro, molto efficace ed efficiente. Il Ministero del Mare è stato per loro, una naturale evoluzione. Da noi, negli anni, al MIT si sono accorpate diverse Direzioni Generali in una unica con molte, forse troppe, aree di responsabilità, senza però dare a questa il ruolo di coordinamento con gli altri ministeri che si occupano del Mare (Ambiente, Agricoltura, Lavoro, Sanità, Economia, Istruzione, Sviluppo Economico). Quindi certamente sì al Ministero del Mare, accentrando in questo tutto, ma veramente tutti gli aspetti della Blue Economy ed avere una regia unica. Altrimenti, o un modello alla francese sotto la Presidenza del Consiglio o lo Sviluppo Economico oppure una forte Direzione Generale presso il MIT a patto che qualunque soluzione preveda una regia unica, forte e di sostanza». Fa sentire la sua voce anche Riccardo Fuochi. Il numero uno di Logwin e presidente del Propeller Club di Milano afferma con convinzione, partendo dall'attuale emergenza Covid, che, per fronteggiarla, «oggi le Autorità di Sistema Portuale da sole possono fare ben poco. E' inderogabile una programmazione completa che parta dal governo ed occorre che venga istituito un Ministero del Mare». BIANCA D'ANTONIO

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

Shipping Italy

Focus

Becce (Assiterminal): "La legge sull' autoproduzione non serviva. Nei porti manca armonizzazione delle regole"

Assiterminal, l' associazione nazionale dei terminal portuali, ha appena tenuto la sua assemblea annuale e il presidente Luca Becce spiega a SHIPPING ITALY la posizione sua e della categoria da lui presieduta sui principali temi d' attualità per l' economia marittima e portuale. "Alla nostra assemblea sono intervenuti in collegamento video il Sottosegretario con delega ai porti, Roberto Traversi, e Raffaella Paita, presidente della commissione trasporti della Camera dei deputati. L' appello che a loro abbiamo rivolto è molto chiaro: abbiamo chiesto di mettere il sistema portuale al centro dell' attenzione. Riteniamo infatti che la sostanza della riforma Delrio del 2016 sia stata completamente disattesa" ha spiegato Becce. Specificando che "la logistica di sistema della portualità nazionale non è stata finora mai adottata. Il taglio delle Autorità portuali da 24 a 15 non ha portato a un solo passo avanti nell' armonizzazione delle norme di legge". Anzi se possibile ha creato divari e difformità ancora più evidenti: "I modelli di organizzazione del lavoro e di rilascio delle concessioni sono ora differenti all' interno degli stessi sistemi portuali". Il peccato originale secondo il presidente di Assiterminal sta nel mancato utilizzo della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale "che si è riunita pochissime volte e su temi residuali". Per questo l' associazione dei terminalisti portuali italiani ha manifestato agli esponenti del Governo "profondissima preoccupazione". Durante l' assemblea è stato fatto anche il punto sullo stato d' avanzamento delle misure legislative messe a disposizione dal Governo nei vari Dpcm he si sono succeduti nei mesci scorsi. "Per quanto concerne la temporanea e parziale diminuzione dei canoni demaniali al Ministero si è iniziato a scrivere il relativo regolamento attuativo attraverso il quale le AdSP potranno intervenire" ha spiegato Becce. Che poi ha aggiunto: "Anche per il 2021 è stato aperto un tavolo di confronto con la Di Matteo, da poche settimane a capo della direzione generale porti e navigazione del Mit, alla quale chiediamo di procrastinare la norma che aiuta i terminalisti portuali". Più di tutti ne hanno bisogna le stazioni marittime perché i terminal che movimentano passeggeri "nel 2020 chiuderanno con cali di fatturato per alcuni anche superiori al -30%". Nel difficile contesto di mercato generato dall' emergenza pandemica il numero uno di Assiterminal sottolinea come "l' unica categoria che si sta ingrassando sono gli armatori che beneficiano di un prezzo del bunker più basso, di costi ridotti e di noli moltiplicati per quattro in taluni casi. Stanno conoscendo un momento di massimo splendore". Il riferimento è in particolare alle linee marittime che trasportano container. Un' ampia riflessione il presidente dei terminalisti portuali italiani la dedica infine al tema molto attuale e dibattuto dell' autoproduzione in banchina. Secondo lui "la norma non sarebbe nemmeno servita, sono le interpretazioni delle leggi già esistenti a essere sbagliate". Becce poi ha aggiunto: "Abbiamo chiesto di parlare con l' on. Gariglio (primo firmatario dell' articolo 199-bis del decreto Rilancio, ndr) perché riteniamo che ci siano già due norme, l' art.16 comma 3 lettera d) della legge 84/1994 e il decreto ministeriale 585/1995 che esprimono in modo chiaro le poche condizioni in cui un armatore possa fare autoproduzione. Il rischio aggiungendo altre norme è quello di appesantire troppo il quadro regolatorio rendendo di fatto le leggi inapplicabili". Secondo il vertice di di Assiterminal "bisognerebbe calmarsi un attimo tutti perché si sta enfatizzando un problema minore. Il fatto, torno a dirlo, è che in tutti i porti, le regole devono essere uguali e per questo esiste una Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale che su queste cose dovrebbe lavorare". L' attuale

disordine applicativo dell' autoproduzione è semplicemente "il frutto - conclude Becce - di pratiche consociative in vari scali italiani che hanno portato ad applicazioni che in taluni casi hanno favorite alcuni parti rispetto

ad altre".