ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

martedì, 24 novembre 2020

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data

martedì, 24 novembre 2020

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

24/11/2020 **Corriere della Sera** 9
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **Il Fatto Quotidiano** 10
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **Il Foglio** 11
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **Il Giornale** 12
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **Il Giorno** 13
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **Il Manifesto** 14
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **Il Mattino** 15
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **Il Messaggero** 16
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **Il Resto del Carlino** 17
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **Il Secolo XIX** 18
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **Il Sole 24 Ore** 19
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **Il Tempo** 20
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **Italia Oggi** 21
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **La Nazione** 22
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **La Repubblica** 23
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **La Stampa** 24
Prima pagina del 24/11/2020

24/11/2020 **MF** 25
Prima pagina del 24/11/2020

Primo Piano

23/11/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 26
Rossi, Assoporti: Siamo ancora dentro la crisi

Trieste

24/11/2020 **Il Piccolo** Pagina 21 *DIEGO D' AMELIO* 27
Sommariva presidente del Porto della Spezia

24/11/2020 **Il Piccolo (ed. Gorizia)** Pagina 24 *DIEGO D' AMELIO* 28
Sommariva lascia l' Autorità di sistema e diventa presidente al porto di La Spezia

24/11/2020 **Il Piccolo (ed. Gorizia)** Pagina 24 *GIULIO GARAU* 29
Allarme lavoratori della Compagnia: «A rischio le nostre professionalità»

24/11/2020 **Il Piccolo** Pagina 21 *DIEGO D' AMELIO* 30
Nasce Easywagon per noleggi rapidi di carri ferroviari

23/11/2020 **Ansa** 31
Porti: Trieste, servizio sostegno ferrovia e intermodalità

23/11/2020 **Corriere Quotidiano** 32
Porti: Trieste, servizio sostegno ferrovia e intermodalità

23/11/2020 **FerPress** 33
Nel porto di Trieste nasce Easywagon per sostenere imprese ferroviarie e operatori intermodali

23/11/2020 **Il Nautilus** 34
NASCE EASYWAGON SERVIZIO INNOVATIVO, UNICO IN ITALIA, PROMOSSO DA ADRIAFER E VTG RAIL EUROPE PER SOSTENERE IMPRESE FERROVIARIE E OPERATORI INTERMODALI

23/11/2020 **Informare** 35
A Trieste è stato attivato un servizio di noleggio di carri ferroviari a giornata e con breve preavviso

23/11/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 36
A Trieste nasce Easywagon

23/11/2020 **Ship Mag** *Redazione* 37
Trieste, nasce Easywagon per sostenere imprese ferroviarie e operatori intermodali

23/11/2020 **Shipping Italy** 38
Grazie a un ottobre galoppante (+9%) Trieste Marine Terminal torna ai volumi del 2019

Venezia

24/11/2020 **Il Gazzettino** Pagina 37 *PAOLO GUIDONE* 39
I Porti e la cultura Confronto tra otto centri dell' Adriatico

24/11/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 1 40
Fusina, il terminal perde il 10% E da marzo tornano le crociere

24/11/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 25 *GIANNI FAVARATO* 41
Il terminal di Fusina perde oltre il 10% Ma chiude l' anno con 350 traghetti

24/11/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 23 *A.V.* 43
Crociere, da marzo si riparte da Venezia Le offerte di Msc

24/11/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 25 44
In arrivo fondi a sostegno per i porti e per il trasporto marittimo

24/11/2020 **Il Gazzettino** Pagina 27 *MICHELE FULLIN* 45
Navi a Marghera e Autorità Salta l' unità in Consiglio

24/11/2020 **Il Gazzettino** Pagina 27 47
Dal commissario 790mila euro per rifare le palancolate

24/11/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 23 *ALBERTO VITUCCI* 48
Comitatone subito per le navi Il consiglio comunale si spacca

24/11/2020 **Corriere del Veneto** Pagina 8 *Alberto Zorzi* 49
Il patto si schianta sulle navi Il Consiglio boccia l'Autorità e tira dritto su Marghera

24/11/2020 **Il Gazzettino** Pagina 26 51
Il governo della laguna: ecco il poker del governo

24/11/2020 **Il Gazzettino** Pagina 26 53
Quei rapporti raffreddati tra le due donne del Mose

24/11/2020 **Il Gazzettino** Pagina 26 54
Cimolai diffida: «Non date i lavori a Fincantieri»

24/11/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 22 *ALBERTO VITUCCI* 55
Stop ai progetti, Spitz blocca il Consorzio «Bisogna aspettare la nuova Autorità»

24/11/2020 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 22 56
Miani annunciato da twitter, Spitz presidente, ipotesi Zincone al Porto

Savona, Vado

24/11/2020 **MF** Pagina 54 *NICOLA CAPUZZO* 57
Vado Gateway, nuovo inizio 2021

24/11/2020 **La Stampa (ed. Savona)** Pagina 37 *MAURO CAMOIRANO* 58
Funivie, via ai lavori per il piano di carotaggi a un anno dalle frane

24/11/2020 **La Stampa (ed. Savona)** Pagina 41 *GRAZIANO CONSIGLIERI* 59
Progetto con Costa Crociere per gli studenti e l' ambiente

Genova, Voltri

24/11/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 12 *SIMONE GALLOTTI* 60
Signorini confermato a Genova La Spezia, il porto a Sommariva

24/11/2020 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 6 62
Porti, Genova conferma Signorini alla Spezia sbarca Sommariva

24/11/2020 **Il Giornale del Piemonte e della Liguria** Pagina 13 64
Nessun ribaltone in porto, scelti Signorini e Sommariva

23/11/2020 **Ansa** 65
Porti:Toti,intesa su Signorini a Genova e Sommariva a Spezia

23/11/2020 **BizJournal Liguria** 66
Autorità di sistema portuale: Signorini confermato, Sommariva alla Spezia

23/11/2020 **Genova24** *Redazione* 67
Autorità portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini confermato presidente

23/11/2020 **Il Vostro Giornale** 68
Porti liguri, Paolo Emilio Signorini confermato alla guida di Savona

23/11/2020 **Informazioni Marittime** 69
Porti della Liguria, Signorini a Genova e Sommariva a La Spezia

23/11/2020 **Ship Mag** *Redazione* 70
Ora è ufficiale: Signorini a Genova, Sommariva alla Spezia

23/11/2020 **Shipping Italy** 71
Presidenti AdSP: Toti annuncia Sommariva a Spezia e Signorini rinnovato a Genova

23/11/2020 **Transportonline** 72
Porti: Signorini confermato a guida di Genova, Savona e Vado

24/11/2020 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 6 73
Dal terminal di Pra' a Padova parte il nuovo servizio

23/11/2020 **Corriere Marittimo** 74
Nuovo collegamento PSA Ge Prà-Interporto Padova di GTS Rail e Lorma Logistic

23/11/2020 **Il Nautilus** 75
Lorma-Gts, nuovo servizio su tratta Genova Psa-Padova. Da marzo 2021 nuovi collegamenti dal porto

23/11/2020 **Genova24** *Redazione* 76
Fusione Psa-Sech, la preoccupazione di Usb: "Serve chiarezza sul futuro del porto e dei suoi lavoratori"

23/11/2020 **FerPress** 77
Lorma - Gts: nuovo servizio su tratta Genova Psa-Padova. Da marzo 2021 nuovi collegamenti dal porto

23/11/2020 **Shipping Italy** 78
Partito nuovo treno container fra Psa Ge Prà e Padova di Gts Rail e Lorma Logistic

23/11/2020 **Ansa** 79
Trasporti: sigilli elettronici per controllo dei container

23/11/2020 **Informare** 80
Completato il primo test pilota del corridoio logistico tra i porti di Genova e Alessandria d' Egitto

23/11/2020 **FerPress** 81
GNL: a Genova due giorni di dibattiti focalizzati sulle prospettive del trasporto marittimo del Gas

23/11/2020 **Messaggero Marittimo** *Vezio Benetti* 83
"Pur in pieno Covid il traffico via mare tiene"

La Spezia

24/11/2020 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 20 *LAURA IVANI* 84
"Lavorerò nel solco della continuità come ci chiedono i nostri operatori"

24/11/2020 **La Nazione (ed. La Spezia)** Pagina 51 86
«Mi muoverò nel segno della continuità»

Marina di Carrara

24/11/2020 **La Nazione (ed. Massa Carrara)** Pagina 49 87
«Troppi camion sul litorale, stoppiamo Grendi» Del Nero chiede maggiore tutela dell' ambiente

Piombino, Isola d' Elba

24/11/2020 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 16 *M.M.* 88
Sindacati Jsw, levata di scudi «Non siamo il freno del porto»

24/11/2020 **Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)** Pagina 24 90
«No alla tariffa sui servizi portuali per gli elbani»

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

24/11/2020 **Il Resto del Carlino (ed. Ancona)** Pagina 41 91
I bar e i ristoranti del porto aperti sempre: ma dovrebbero servire solo i passeggeri

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

24/11/2020 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 35 92
Sorpresa Tirrenia: «Sospesi i viaggi diretti a Cagliari» `

24/11/2020 **Il Messaggero (ed. Frosinone)** Pagina 43 93
Porto, inaugurati i nuovi piazzali «Così più competitivi»

23/11/2020 **(Sito) Adnkronos** 94
AdSP, Comitato di Gestione: approvato atto di indirizzo per la variante al PRP del porto di Gaeta. Condivisione di interventi col Comune di Civitavecchia sulle aree di interazione porto-città

23/11/2020 **Affari Italiani** 96
AdSP, Comitato di Gestione: approvato atto di indirizzo per la variante al PRP del porto di Gaeta. Condivisione di interventi col Comune di Civitavecchia sulle aree di interazione porto-città

23/11/2020 **FerPress** 98
AdSP Tirreno centro settentrionale: ok atto di indirizzo per variante al PRP del porto di Gaeta

23/11/2020 **FerPress** 100
Porto Gaeta: Masucci (Fit-Cisl Lazio), l' inaugurazione del nuovo piazzale va nella giusta direzione

23/11/2020 **Informazioni Marittime** 101
Gaeta, approvato atto d' indirizzo per variante al Piano Regolatore Portuale

23/11/2020 **Informazioni Marittime** 103
Porto di Gaeta, Masucci (Fit-Cisl Lazio): "Il nuovo piazzale è un passo nella giusta direzione"

Napoli

24/11/2020 **Il Mattino** Pagina 19 *Antonino Pane* 104
Porto, Allodi: gestione scialba De Luca decida serve il rilancio

24/11/2020 **Il Mattino** Pagina 22 *Antonino Pane* 105
«Porto, più autorevolezza il rilancio tocca a De Luca»

24/11/2020 **Corriere del Mezzogiorno** Pagina 9 *Patrizio Mannu* 107
Dopo le imprese, anche la Fit Cisl: «Spirito non va riconfermato»

23/11/2020 **Informazioni Marittime** 109
Porto di Napoli, gli operatori bocciano quattro anni di Pietro Spirito

23/11/2020 **Stylo 24** 110
Spirito conferma la denuncia di Stylo24 sui dragaggi al porto di Napoli

23/11/2020 **Stylo 24** 111
Porto, Langella: Spirito è il responsabile di questo scempio sulla pelle dei lavoratori

23/11/2020 **The Medi Telegraph** 112
Napoli, Spirito replica ai concessionari

24/11/2020 **Cronache di Napoli** Pagina 6 113
Porto, l' ira dei sindacati: "Senza rete Napoli -Salerno è crisi"

Brindisi

24/11/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 41 114
Localizzazione in porto del terminale Edison ancora al palo Lettera all' Authority

Taranto

24/11/2020 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 49 115
«Taranto e il Green deal nessun passo indietro»

24/11/2020 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 13 116
In Mar Grande la super regata dei catamarani

23/11/2020 **pressmare.it** 117
La prima tappa europea della SailGP 2021 in programma a Taranto

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

24/11/2020 **Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)** Pagina 34 118
Variante al Prg del Porto Agostinelli si impegna

Cagliari

24/11/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 1 *C. Raggio* 119
Porto canale, stop alla concessione

24/11/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 21 120
Porto canale, Pifim bocciata

24/11/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 21 121
Sindacati all' attacco: «Sì all' Agenzia per i 200 lavoratori»

23/11/2020 **Ansa** 122
Porti: società inglese rinuncia al terminal merci Cagliari

23/11/2020 **Corriere Marittimo** 123
Porto Canale Cagliari, sindacati: "Quali sviluppi per la call internazionale?"

23/11/2020 **Corriere Marittimo** 124
Porto Canale Cagliari: PIFIM non ha i requisiti fondamentali - Preavviso di rigetto dell' Authority

23/11/2020 **Informare** 125
Sfuma del tutto la già evanescente ipotesi di assegnare a breve la gestione del container terminal di Cagliari

23/11/2020 **Informazioni Marittime** 127
Cagliari, PIFIM rinuncia alla gestione del Porto Canale

23/11/2020 **Informatore Navale** 128
Preavviso di rigetto per la proposta di concessione demaniale del porto Canale

23/11/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 129
Si complica concessione porto Canale di Cagliari

23/11/2020 **Sardinia Post** 130
Porto canale, società inglese si sfila. Mancano requisiti, lavoratori a rischio

23/11/2020 **Sea Reporter** 131
Il Presidente Massimo Deiana ha firmato il preavviso di rigetto di concessione a Pifim Company LTD

23/11/2020 **Ship Mag** *Redazione* 132
Cagliari, concessione del terminal container: PIFIM esce di scena. AdSP: non ci sono i requisiti fondamentali

23/11/2020 **Shipping Italy** 133
Gara flop per il terminal container di Cagliari: l' AdSP rigetta l' istanza di Pifim che nel frattempo si era ritirata

23/11/2020 **The Medi Telegraph** 135
Porto industriale di Cagliari, la Pifim Company LTD si chiama fuori dai giochi

24/11/2020 **L'Unione Sarda** Pagina 11 136
Tirrenia, proroga a rischio Tribunali e Authority

Catania

24/11/2020 **La Sicilia** Pagina 13 138
«Demanio, serve uniformità tra Stato e Regione»

Trapani

24/11/2020 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 13 139
Nuovi scenari commerciali, il Porto di Trapani gioca le sue carte

Focus

24/11/2020 **MF** Pagina 53 *NICOLA CAPUZZO* 140
Un carico di aiuti

23/11/2020 **Corriere Marittimo** 142
ANCIP e CULM: "Nessun sostegno ai lavoratori portuali e marittimi"

23/11/2020 **Corriere Marittimo** 143
Confetra apre a tre nuovi soci, conferma di attrattività e dinamismo

23/11/2020 **FerPress** 144
Ultima Giunta Confederale del 2020: tre nuovi Soci aderiscono a Confetra

23/11/2020 **Shipping Italy** 145
Fedepiloti e Federazione Italiana Trasporti Eccezionali fra i nuovi ingressi in Confetra

23/11/2020 **Ship Mag** *Redazione* 146
Confetra: via libera a 3 nuovi soci. Anche Fedepiloti aderisce alla Confederazione

23/11/2020 **The Medi Telegraph** 147
Tre nuove entità dentro la Confetra

23/11/2020 **Notiziario Assoporti** 148
Focus atti parlamentari

MARTEDÌ 24 NOVEMBRE 2020 www.corriere.it In Italia EURO 1,50 | ANNO 145 - N. 279

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

Prolife
INTEGRATORI DI FERMENTI LATTICI VIVI

Oggi gratis il libro
Platone, il fascino del pensiero
il volume curato da Roberto Radice è il primo di una collana di 45 ritratti

In Val di Susa
Lo stambecco bianco e senza corna leader a 3.000 metri
di **Maurizio Donelli**
a pagina 26

in caso di terapia antibiotica

Keynes frainteso

LE MAGIE INESISTENTI DEL DEBITO

di **Paolo Mieli**

A margine del vertice G-20 tenutosi in Arabia Saudita è stato reso pubblico un documento dell'*Institute of international finance* che ha preoccupato non poco capi di Stato e di governo i quali, causa Covid, seguivano la riunione da lontano. Secondo le cifre che si leggono in queste carte e che sono confermate (o direttamente fornite) dal Fondo monetario internazionale, il debito pubblico globale quest'anno per la prima volta supererà il Pil: 101,5%. Il numero dei Paesi in cui l'indebitamento sopravanzerà il Prodotto interno lordo crescerà da diciannove a trenta.
E i dati peggiorano di molto se l'analisi si allarga al debito aggregato che include quelli di famiglie e imprese. È chiaro, si sono detti tutti in modi più o meno espliciti, che quei debiti contratti per la battaglia contro il virus e la creazione del vaccino andranno sterilizzati, resi senza scadenza, o più direttamente cancellati. Passata la crisi sanitaria, nessun Paese, impegnato come sarà nella ricostruzione della propria economia, vorrà sentir parlare di oneri da rimborso o da pagamento di interessi.
E allora perché la comunità degli economisti italiani pressoché unanime ha duramente criticato il presidente del Parlamento Europeo David Sassoli che, alla vigilia del G-20, aveva avanzato in via ipotetica la cancellazione del debito causato dal Covid?
continua a pagina 32

Regioni in rivolta: danni irreversibili alla montagna. Gualtieri: tasse sospese per le attività in perdita

Duello sullo stop allo sci

Superata la soglia delle cinquantamila vittime dall'inizio dell'emergenza

Nuovo scontro tra governo e Regioni sullo stop alla stagione sciistica per scongiurare una possibile terza ondata Covid. Per i governatori «danno irreversibile». Ma resta il no di Conte. E il ministro Gualtieri: tasse sospese alle attività in perdita. In Italia già oltre 50 mila i morti.
da pagina 2 a pagina 13

IL COMMENTO

Il numero di una strage

di **Sergio Harari**

Quei morti ci ricordano gli errori fatti. a pagina 9

GIANNELLI

L'INTERVISTA

Zaia: con le nostre regole le piste potrebbero aprire

di **Cesare Zapperi**

Il governatore del Veneto Luca Zaia: con le nostre regole possibile lo sci. a pagina 2

LA RICERCA

Come curarsi a casa prima del tampone

di **Marco Imarisio**

Come curarsi a casa prima dell'esito del tampone? Aspirina e Aulin. a pagina 13

IL CASO CRISANTI

Serve la fiducia per costruire una comunità: anche sui vaccini

di **Antonio Polito**

Tutti noi che non siamo virologi o epidemiologi, non abbiamo le conoscenze per dire se faremmo, oggi, un vaccino contro il Covid. Anche perché, oggi, non è in corso una campagna di vaccinazione contro il Covid, e dunque a quella domanda non siamo chiamati a rispondere (magari nel frattempo ci vaccineremmo volentieri contro l'influenza, se ce ne fossero dosi a sufficienza). Però tutti noi guidiamo automobili, prendiamo treni, saliamo su aerei, pur non essendo ingegneri meccanici o aeronautici.
continua a pagina 13

Calcio Le prodezze di Napoli e l'infortunio: fermo per almeno venti giorni

ITALY PHOTO PRESS WORLD

Zlatan Ibrahimovic, 39 anni, attaccante del Milan, mentre gli viene fasciata la coscia sinistra dopo l'infortunio durante la partita contro il Napoli

Tutti in ansia per Ibra l'eroe ferito del Milan

di **Carlos Passerini**

Il Milan ha perso il suo re. Zlatan Ibrahimovic, 39 anni lo scorso 3 ottobre, l'altro ieri è uscito dal campo dopo aver segnato due gol, con una mano sulla coscia. È una leggera smorfia di dolore in viso. Il verdetto dei medici: «Lesione al bicipite femorale». E questo lo costringerà a stare lontano dai campi di gioco per almeno tre settimane. a pagina 50

USA DALLA FED AL TESORO. UN TEAM PRO UE

Yellen con Biden E Trump dà il via alla transizione

Janet Yellen, 74 anni, ex alla Fed, guiderà il Tesoro

di **Giuseppe Sarcina**

La squadra di Biden sta prendendo forma. E da Trump arriva il disco verde alla transizione. Il presidente eletto sceglie Janet Yellen, ex della Fed, al Tesoro. Anthony Blinken segretario di Stato e John Kerry inviato per il clima. Avril Haines capo degli 007.
a pagina 16

LE FRASI SU JOLE SANTELLI

L'incapacità del silenzio Morra riattacca sul web

di **Goffredo Buccini**

Dopo la gaffe, Nicola Morra attacca chi lo critica. Ma il centrodestra diserta la «sua» commissione Antimafia. a pagina 15

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

La sentinella

La ragazza in strada si sbraccia per farsi notare dalla madre, ricoverata col Covid dietro uno di quei vetri, o almeno da qualche indaffarato infermiere. Passano le ore, invano. Così, al tramonto, lei sale sul tettuccio della sua auto e rimane lì: a sfidare il freddo e l'assenza di risposte, in una muta e plastica testimonianza d'affetto.
Un signore vede la scena dalla sua finestra, si commuove e scatta una foto: abita davanti all'ospedale e ha visto la ragazza aggirarsi per tutto il giorno in cerca di segnali. Succede a Como, ma si replica ovunque ci sia un paziente non visitabile a causa del virus. La pandemia ha cambiato senso a tanti gesti. Salire sopra il tettuccio della macchina è uno di questi: prima era materia da bulli in vena di bravate, adesso è la scelta di una sentinella che monta la guardia a un sentimento che non si può definire, ma soltanto provare.
La ragazza sa che sua madre non si affaccerà e che nemmeno dal tettuccio le riuscirà di sbirciare un granché. Ma è l'azione in sé che conta, non i suoi esiti. E quell'azione spiega che l'amore è esserci, sempre, persino quando esserci è l'unica cosa concessa. Persino quando non serve a nulla, se non a ricordarci che c'è. Facendo dire a chi vede una foto come questa: chissà se io salirei sul tettuccio di una macchina per qualcuno, e chissà se qualcuno ci salirebbe per me.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL NUOVO CAPOLAVORO DOPO IL SUCCESSO INTERNAZIONALE DELLA *CASA DELLE VOCI*

LE LIBRERIE SONO APERTE IN TUTTA ITALIA

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

Sequestrati 26 milioni al gruppo Toto, concessionario di Autostrada dei Parchi: "Dopo tre sismi, nessuna manutenzione". Ora vanno riviste tutte le concessioni

CRASTAN 1870 100% ORZO ITALIANO

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Martedì 24 novembre 2020 - Anno 12 - nº 325
Redazione: via di Sant'Erasmo nº 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 9,70 con il libro "Oriana Fallaci"
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

PARLA VITO CRIMI (M5S)

"Entro fine anno nuovo vertice a 5 del Movimento"

DE CAROLIS A PAG. 7

ARRIVA IL "CASHBACK"

Come funziona il bonus Regali contro i contanti

DE RUBERTIS A PAG. 6

LA CRISI DEL CREDITO

Fusioni bancarie, ora paga lo Stato: costo 5 miliardi

BORZI A PAG. 6

LE CARTE DEL PROCESSO

Caso chierichetti del Papa: "Noi molestati a letto"

MANTOVANI A PAG. 13

» CASI VARANI E IZZO

La Rai censura Leosini e rinuncia a capire il male

» Antonio Padellaro

Fuori i partiti dalla Rai, come una barzelletta rancida, non fa ridere nessuno. La Rai dentro i partiti non diverte lo stesso, ma almeno è cronaca vera.

» Selvaggia Lucarelli

La decisione della Rai di cancellare dal palinsesto l'intervista a Luca Varani, aguzzino di Lucia Annibali, "per non urtare la sensibilità" apre una questione.

A PAGINA 17

VIRUS Ancora aumenti in frenata sui ricoveri, ma 630 morti

Nord, follia sulla neve. Conte: "Avanti così, via le zone rosse"

■ Il premier in tv: "Non permetteremo un bis del Ferragosto. Per le feste misure ad hoc". Ranieri Guerra (Oms) al "Fatto": "Se stiamo attenti, la terza ondata non sarà uno tsunami"

CALAPÀ, GIARELLI E ZANCA A PAG. 2 - 3 - 5

ANTI-COVID SOLO IN 10 RISPONDONO ALL'APPELLO DI ARCURI

Una Regione su due senza piano-vaccini

I SOLITI RITARDATARI

VENERDÌ 20 È SCADUTO IL TERMINE PREVISTO DAL COMMISSARIO PER INDICARE I LUOGHI DI SOMMINISTRAZIONE E DI STOCCAGGIO DOSI: ECCO CHI HA FATTO BENE I COMPITI E CHI NO

RONCHETTI A PAG. 4 - 5

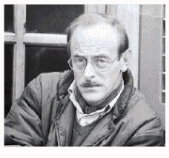
LE NOSTRE FIRME

• **Monaco** Dove sbaglia il Pd su B. *a pag. 9* • **Lerner** Israele vs. Biden *a pag. 9*
• **Scanzi** Nessun caso Morra *a pag. 9* • **Mercalli** Fumo no, cemento sì *a pag. 16*

TRIBÙ DELL'ULTRADESTRA

Il social dei Mercer, dal caso Cambridge alla corte di Trump

GROSSI A PAG. 14



UN CONSIGLIO E UN INCIPIT

Due letture inedite di Tabucchi, rapito dallo zingaro

ANTONIO TABUCCHI A PAG. 18 - 19

La cattiveria

Roma, 2 vigili urbani fanno sesso nell'auto di servizio con la radio accesa. "Già finito? T'ho fatto l'autovelox"

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Sci-muniti

» Marco Travaglio

Il Covid-19 ci ha regalato due ondate e, se tutto va male, a gennaio arriva la terza. Invece la cosiddetta informazione sforna un'ondata alla settimana. Ma non di virus: di cazzate. C'è la settimana del governo Draghi (la prima di ogni mese), quella del Mes (la seconda), quella del rimpasto, quella delle troppe scarcerazioni (colpa di Bonafede), quella delle troppe carcerazioni (colpa di Bonafede), quella del governo senza "anima", quella di Conte che decide sempre tutto da solo, quella di Conte che non decide mai niente neanche in compagnia, quella che le scuole che non riapriranno mai (colpa della Azzolina), quella che riaprire le scuole è stato un errore (colpa della Azzolina), quella che devono decidere le Regioni, quella che deve decidere il governo, quella che ci vuole il *lockdown*, quella che meno male che non s'è fatto il *lockdown*, quella che i vaccini arrivano troppo tardi (colpa di Arcuri), quella che i vaccini che arrivano troppo presto (colpa di Arcuri), quella di Salvini europeista liberale, quella di B. che è diventato buono. La settimana scorsa era quella del "salviamo il Natale". Ieri, altro giro di giostra: "Salviamo le vacanze sulla neve".

Un'allegra combriccola di buontemponi che si fan chiamare "governatori" e "assessori" di alcune fra le Regioni peggio messe (le zone rosse Lombardia, Piemonte, Alto Adige, Val d'Aosta, l'arancione Friuli-Venezia Giulia e le gialle Veneto e Trentino), chiede di riaprire la stagione sciistica. Con 600-700 morti al giorno e molti ospedali in *overbooking*, gli sci-muniti pensano alle *"linee guida per l'utilizzo degli impianti di risalita nelle stazioni e nei comprensori sciistici da parte degli sciatori amatoriali"*. Gli assessori lombardi Caparini e Sertori, in rappresentanza di una giunta che non riesce nemmeno a comprare i vaccini antinfluenzali per medici, anziani e malati, spiegano spensierati che chiudere gli impianti di sci è stata addirittura *"una scelta scriteriata e incomprensibile da parte di un governo disorientato"* (loro invece sono lucidi). Intanto i giornaloni raccolgono gli appelli di Alberto Tomba e di altri cervelli in fuga. Tutti a strillare che lo sci *"è uno sport all'aperto e individuale"* (come se gli assembramenti si verificassero sulle piste e non prima e dopo le discese, cioè negli hotel, negli impianti di risalita, nei rifugi e nei locali serali di "après ski") e bisogna *"dare un segnale positivo"* (al Covid-19). È la stessa demenza collettiva che prima voleva "salvare la Pasqua", poi "il ferragosto", "la movida", "le discoteche". La stessa follia che ancora a metà settembre, mentre i contagi risalivano, portò la Conferenza delle Regioni a chiedere di riaprire gli stadi fino al 25% della capienza. Quando arriva il vaccino contro i cretini?

BRAZZALE CO2 ZERO CARBON NEUTRAL GROUP

IL FOGLIO quotidiano

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

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

Brazzale dal 1784

ANNO XXV NUMERO 280 DIRETTORE CLAUDIO CERASA MARTEDÌ 24 NOVEMBRE 2020 - € 1,80

La clandestinità di nozze, riti e cene eucaristiche fotografa una sorpresa pandemica: la fine della santificazione dell'individualismo solitario

Il matrimonio ebraico del figlio del Rav a Williamsburg (Brooklyn), settemila riuniti in sinagoga per una celebrazione rituale clandestina a faccia nuda e senza precauzioni sanitarie mentre scuole cinema e teatri nella capitale del movimento e dell'e-

di Giuliano Ferrara

vento sono chiusi, addormentati; le messe clandestine come estremo fenomeno di religiosità cattolica praticante nell'ambito della resistenza tradizionalista alle linee guida del Vaticano e delle diocesi; le feste clandestine tra cui quella enorme di Parigi in cui si materializza la presenza reale dei corpi umani al ballo convocato nel XIII arrondissement via web e via e-mail con indirizzo segreto: sono i segni spettrali e trionfanti di un comunitarismo spirituale, tra pentimento e divertimento, fede e incredulità, conversione confessionale e sacrilegio civile. L'assembramento dissimulato su consiglio del rabbino, del prete e del dj si presenta come un atto di resistenza, e si sottrae al controllo e alla sorveglianza delle autorità che continuano a lodare e incentivare l'intimità domestica, la solitudine, la distanza sociale come nuova comunione e solidarietà in tempi di emergenza sanitaria.

La risorgenza del clandestino sembrerebbe inspiegabile e in controtendenza: un matrimonio si può rinviare, sono cose di senso comune, la messa da residuale e pratica ordinaria si riaccende di adorazione rinchiusa nella sua catacomba, misteriosamente, e questo è già più strano della banale disaffezione secolare ai riti, la festa di quartiere che attira da tutta la città in un covo illegale nel lockdown o confinement ha il sapore di una pagana e primitiva danza della pioggia, con il contorno usuale della trasgressione giovanile che si fugge tuttavia. La comunità forte, come l'*homo ludens*, non può aspettare il vaccino, la pandemia ha già comprato tutto il tempo disponibile, ha esaurito le gioie del famoso individualismo solitario davanti a uno schermo, ora in certo senso si vendica l'animale sociale, e si vendica per curiosi percorsi consigliati da un'autorità superiore trascendente e monoteista, per la santificazione del quotidiano o delle feste, o dionisiaca.

I meglio antropologi e sociologi del contemporaneo teorizzano da anni che la società aperta e globalizzata realizza fino all'estremo il sogno della fine delle istituzioni totali, matrimonio, rito, cena eucaristica, assemblea, e tutto diventa secolo, atomismo individuale, cifra di mercato, anonimato virtuale, consumo visivo e digitale. Invece ovunque è rivalutata, contro quella da remoto, la scuola in presenza, la scuola collettiva, pubblica, una specie di frequente comunione dell'uomo scristianizzato nelle mani dello stato e dei suoi demiurghi, e pare pullulino anche fenomeni clandestini di istruzione ribelle, tra tamponati, una imitazione privata dell'andare a scuola per chi si può permettere un *home schooling* con i criteri dell'istruzione pubblica privatizzati. Si predica come problema europeo, oltre il sospetto del consumismo, la "salvezza del Natale" o del Capodanno, che è una formula ridicola ma dice molto dell'antico regime e dei suoi punti di resistenza, verso il pranzo parentale affollato e clandestino, verso il botto già semiclandestino e la movida di San Silvestro: insomma, la voglia di vivere (e dunque di vivere insieme) che è l'essenza del contagio secondo gli esperti. Se la voglia di vivere, celebrandosi alle nozze, pentendosi di fronte al Santissimo, addirittura salvando il ritiro famigliare pullulante e comunitario, non fosse in parte autocontraddittoria, sotto questa società aperta mai così chiusa comunitarista e settaria sarebbe da metterci la firma. Clandestinamente, ovvio.

Incontro "segreto"

Il principe saudita tenta la carta Israele per ingraziarsi Biden

Bin Salman incontra Netanyahu e Pompeo. Per parlare di Iran ormai è tardi, ma così riguadagna un po' di punti (vedi Khashoggi)

A Neom, la città-visione

Roma. Domenica il primo ministro di Israele, Benjamin Netanyahu, è volato in Arabia Saudita per un incontro segreto a tre con il principe saudita Mohammed bin Salman e il segretario di Stato americano Mike Pompeo, dicono fonti affidabili dei media israeliani. I tre sapevano benissimo che l'incontro non sarebbe rimasto segreto, perché la rotta insolita del volo di Netanyahu da Tel Aviv è stata notata presto sui radar. L'israeliano era accompagnato dal capo del Mossad, Yossi Cohen, e non ha avvertito gli altri membri del governo. Potrebbe essere stato il primo incontro di questo tipo e a livello così alto, ma in realtà i rapporti sottobanco sono così ben avviati e ben coperti che non c'è la certezza della prima volta assoluta.

M. bin Salman

L'aspetto più segreto quindi resta perché abbiano deciso di fare questa mossa adesso, quando l'Amministrazione Trump è agli sgoccioli e mancano meno di due mesi all'arrivo dell'Amministrazione Biden (tranne che nelle teste dei fanatici trumpiani, che ancora sperano nel secondo avvento del loro presidente). Da anni si parla del riavvicinamento strategico fra sauditi e israeliani in chiave anti-Iran. Da mesi ci si chiede quando l'onda di accordi di pace tra i paesi arabi e Israele, che per ora ha investito Emirati Arabi Uniti, Bahrein e Sudan, ma presto potrebbe toccare Marocco e Oman, arriverà fino al regno saudita, che per ragioni religiose e simboliche domina su tutti gli altri. Quindi perché incontrarsi ora, fuori tempo massimo per Trump e per ogni eventuale decisione contro l'Iran che intanto lavora al proprio programma atomico? Il ministro degli Esteri saudita ha smentito la notizia della visita segreta, segno che i Saud non sono ancora pronti a rendere pubblica questa alleanza davanti a tutto il mondo musulmano. Una spiegazione plausibile potrebbe essere questa: Mohammed bin Salman avverte che il suo periodo di grazia con gli Stati Uniti sta per terminare, perché Trump era più che disposto a passare sopra e chiudere gli occhi davanti a qualsiasi cosa pur di conservare intatto il legame tra Washington e la dinastia Saud. Con il presidente eletto Joe Biden questa concessione potrebbe finire. Appena due anni fa l'editorialista Jamal Khashoggi fu attirato e fatto a pezzi dentro il consolato saudita da una squadra di sicari che fa parte dell'apparato di sicurezza dell'Arabia Saudita (l'intelligence turca aveva piazzato alcune microspie dentro l'edificio e ha la registrazione audio di tutta l'operazione). I senatori americani che hanno partecipato a porte chiuse ai briefing della Cia sostengono che non c'è dubbio che si tratti di un omicidio di stato – e quindi implicano il principe Bin Salman. Un incontro a tre non ancora pubblico ma abbastanza ovvio potrebbe essere il modo di Bin Salman per puntellare la sua posizione: diventa il principe che potrebbe fare la pace definitiva con Israele e quindi portare altri su quella posizione. Si dice che i sauditi potrebbero chiedere persino al Pakistan di normalizzare i suoi rapporti con Israele – e questa è una frase che fino a qualche anno fa, o mese fa, sarebbe suonata come un romanzo di fantascienza. Sullo sfondo c'è la questione del nucleare iraniano ma non c'è ragione di parlarne con Pompeo, che sta per lasciare il suo posto di segretario di stato ad Antony Blinken.

Il luogo scelto per l'incontro è di nuovo simbolico: Neom, la città della tecnologia in costruzione sulla costa, un investimento da 500 miliardi di dollari che dovrebbe essere il pilastro della visione di Bin Salman per il futuro del paese. E in quel futuro c'è posto per gli israeliani e per la loro tecnologia, sembra dire la notizia dell'incontro. *(Daniele Raineri)*

• **LA VERSIONE DI BLINKEN**
Cosmopolitics di **Paola Peduzzi**
nell'inserto I

Il piano d'inverno

Dopo i test a tappeto, Londra lancia i test rapidi ogni giorno per non doversi autoisolare. Obiettivo: la normalità

Londra. Quando a settembre aveva accennato al progetto "Moonshot" – ti testi ogni giorno mentre ti trucchi o ti fai la barba e se sei negativo ti unisci a un mondo tornato a girare quasi normalmente, sennò stai a casa – Boris Johnson aveva ancora l'aria di uno che le sparava grosse davanti a una situazione di cui non riusciva ad afferrare nulla. Ora che deve salvare soprattutto se stesso ed evitare la sua pronta rottamazione nel periodo delicatissimo che ci sarà tra la Brexit e la distribuzione di un vaccino, ovvero il tipo di photo opportunity che i Tory potrebbero negargli dopo la performance scadente dell'ultimo anno, la speranza è (quasi) tutta appesa al progetto pilota iniziato a Liverpool: testare ogni giorno e per una settimana chi è entrato in contatto con un positivo, senza chiedergli di isolarsi a meno che non lo sia anche lui. Per ora e fino al 2 dicembre il paese continuerà a essere in lockdown, con le scuole aperte e senza troppa attenzione al rispetto delle regole, ma in attesa della "cavalleria scientifica" che in questi giorni di annunci di vaccini appare finalmente "all'orizzonte", il premier britannico Johnson ha annunciato un futuro a macchia di leopardo, di rigide misure modulate a livello territoriale, che fa infuriare i suoi compagni Tory ma che, grazie al sistema di test rapidi potrà forse essere meno pesante che in passato.

Entro la fine dell'anno "inizieremo a dispiegare questi test nel Servizio sanitario nazionale e nelle case di cura in Inghilterra, in modo che la gente possa tornare ad abbracciare e a stringere le mani delle persone amate invece di salutarle dalla finestra", ha annunciato il premier in video, essendo lui stesso isolato per due settimane. Questo tipo di approccio sarà usato ovunque, in tutto il paese e non solo nelle zone "tier 3", quelle con ristoranti e locali chiusi, o in quelle "tier 2", in cui solo i pub che servono anche cibo potranno rimanere aperti, nella speranza di non arrivare mai più a dover ricorrere a un lockdown totale. La differenza con il passato è che le autorità locali non avranno la possibilità di negoziare le misure, per evitare che si riapra uno scontro come quello con il sindaco di Manchester Andy Burnham, e che già nel "tier 2", livello intermedio, i pub che vendono solo da bere dovranno chiudere i battenti.

Nell'annunciare il suo controverso "piano d'inverno" Johnson si è scusato più volte, ha elogiato la risposta della gente e ha ammesso che "nessun premier in tempo di pace ha mai chiesto così tanto ai britannici", ma sa che il passaggio parlamentare delle misure da applicare da qui a marzo è tutt'altro che scontato, perché ormai il partito, sfiancato da mesi di messaggi confusi, procede in ordine sparso. E c'è una fronda di 70 deputati, membri di quel "Covid recovery group" che per aggressività e sprezzo del dettaglio ricorda da vicino i gruppi brexitari degli anni passati, decisa a ottenere uno studio d'impatto delle misure per verificare che "salvino più vite di quelle che costano": hanno mandato una lettera a Boris Johnson sottolineando che bisogna dare "pari dignità ad altre malattie letali come il cancro, la demenza senile e i problemi cardiovascolari", oltre ovviamente a povertà e salute mentale. Sono abbastanza da azzerare la maggioranza dei Tory, qualora il Labour decidesse di opporsi alle misure, che ha criticato ma che per senso di responsabilità ha sempre votato.

A irritare i deputati – ma anche il cancelliere Rishi Sunak è critico – è la severità nei confronti del settore della ristorazione e degli alberghi, mentre negli stadi potranno tornare fino a quattromila persone, e il fatto che la suddivisione in zone, rivista ogni 14 giorni, prevede la maggior parte del paese in zona 2 o 3 già dalla settimana prossima. L'annuncio verrà fatto giovedì, mentre oggi sarà presentato il "test and release", letteralmente "testa e rilascia", anche per ridare vita al mondo dei viaggi: chi arriva dai paesi considerati a rischio, come l'Italia, non dovrà più stare in quarantena per due settimane ma solo per cinque, prima di essere testato ed eventualmente "liberato". Chi vorrà potrà invece spendere 100 sterline e comprare un test rapido. *(Cristina Marconi)*

• **PREVENIRE SI PUO'**
Test, test, test. Il modello Alto Adige
editoriale a pagina tre

Il nuovo patto del Nazareno non è una marchetta

Costruire un percorso condiviso uscendo dalla cornice delle ovvietà e lavorando sia sul bilancio sia sul Recovery. L'ex ministro Tria ci spiega perché il patto del Cav. con l'esecutivo "è cruciale e può far bene all'opposizione ancora più che al governo"

Il punto non è più ragionare sul "se", ma è cominciare a pensare al "come". E se si vuole provare a riflettere sul destino di questa legislatura occorre concentrarsi ancora per un po' sull'unico tema che può cambiare gli schemi della politica italiana: il patto possibile tra la maggioranza di governo e un pezzo di opposizione. Salvo sorprese che non ci dovrebbero essere, lo scostamento di bilancio (il testo arriverà in Parlamento mercoledì) verrà votato oltre che da Pd, M5s e Italia viva anche da Forza Italia (ieri il premier Giuseppe Conte ha auspicato esplicitamente una convergenza con FI). E una volta arrivati a quel punto occorrerà chiedersi in che modo si potrà trasformare la collaborazione tra maggioranza e opposizione in qualcosa di più sofisticato di un agile scambio di marchette economiche. Abbiamo affrontato ieri pomeriggio questo tema con l'economista che al Mef ha preceduto Roberto Gualtieri, Giovanni Tria, e l'ex ministro del governo gialloverde, che ai tempi dell'esecutivo Conte-Salvini-Di Maio era espressione della Lega, ci ha offerto alcuni spunti di riflessione interessanti per provare a ragionare sul futuro. Il primo punto, dice Tria, è che, arrivati alla situazione in cui ci troviamo oggi, "un accordo tra il governo e Forza Italia non sarebbe salvifico ma sarebbe quanto mai necessario". A condizione però, dice Tria, che la maggioranza di governo decida come utilizzare questo sostegno: "Il sostegno si può utilizzare per fare un passo in avanti e per archiviare alcuni errori commessi nel passato oppure lo si può utilizzare semplicemente per avere una nuova copertura politica per sopravvivere, vivacchiare e continuare a ripetere gli stessi errori commessi fino a oggi". Per rendere sensata la collaborazione tra Forza Italia e il governo, dice l'ex ministro, "non serve concentrarsi sulla formula, gli accordi si trovano, ma serve concentrarsi sulla sostanza". E la sostanza oggi ci dice che una condivisione del cammino deve avvenire non solo sul tema dello scostamento di bilancio ma anche sui temi legati ai progetti europei. "E' un ragionamento che vale per Forza Italia ma che dovrebbe valere anche per la Lega e per Fratelli d'Italia. Mi spiego. Quando un paese sceglie, come sta facendo il nostro, di mettere in campo un nuovo debito pari a 25 punti di pil, e quando un paese deve ragionare su un piano di riforme finanziate dall'Europa che avranno un tempo di realizzazione di sette anni, e che andrà a superare il perimetro di questa legislatura, collaborare non diventa più un'opzione politica ma una necessità per tutti. Lo è per la maggioranza, perché in questo modo si assicura la certezza che ciò che ha messo in cantiere oggi non verrà distrutto un domani se dovesse essere qualcun altro a governare il paese, ma lo è anche per l'attuale opposizione, perché avere voce in capitolo su progetti di riforme con cui potrebbe fare i conti un giorno al governo è un tema che ha a che fare con la razionalità politica, non con la logica degli inciuci". Accanto a questo tema, dice Tria, c'è anche una questione che riguarda il terreno dell'affidabilità dell'Italia. E l'opposizione, continua l'ex ministro, dovrebbe darsi una svegliata ulteriore (qui Tria si riferisce a Salvini e Meloni) e cogliere al volo quest'occasione, "perché dimostrare concretezza e serietà e responsabilità su questo dossier le permetterebbe di entrare in una nuova stagione di maggiore affidabilità, e le permetterebbe di avere un domani una sorta di patente di immunità politica". La questione è fin troppo ovvia: "L'Italia viene da una stagione politica in cui, grazie ai molti populismi con cui il nostro paese ha dovuto fare i conti, è stato dimostrato che un patto vincolante firmato da noi non è mai del tutto vincolante. Pensiamo – e lo dico anche per esperienza personale – a ciò che è successo con la Tav, con la Tap, con Ilva, con Autostrade. Dare copertura politica trasversale a un'emissione di debito pari a 400 miliardi di euro e a un piano di ricostruzione del paese pari a 200 miliardi di euro credo possa aiutare a sanare questa ferita. E credo che anche per questo sia un dovere sia della maggioranza sia dell'opposizione". Già, ma per fare cosa? "I progetti su cui lavorare sono ovviamente molti, ma penso che oltre ai dettagli vi debba essere un'idea di fondo, un'anima, che oggi purtroppo non vedo. E se si vuole dare un'anima ai progetti di ricostruzione bisogna evitare di fare quello che si sta facendo oggi: trasformare l'Europa in un bancomat utile a rifinanziare tutti i progetti sepolti nei cassetti dei ministeri. Io credo che invece la logica debba essere diversa, opposta: occorre uscire dalla cornice delle ovvietà, occorre mettere da parte espressioni retoriche come *Green deal* e digitalizzazione, occorre concentrarsi su dieci grandi opere da costruire, occorre costruire un sistema di deroghe per velocizzare questi processi, occorre focalizzare gli investimenti in questi ambiti, occorre investire nei settori più trainanti che creeranno i lavori di domani. L'Italia avrà un futuro solo se la politica deciderà di archiviare la stagione della fuga continua dalla responsabilità. E penso che, all'interno di questa logica, un patto tra maggioranza e opposizione oggi sia una convenienza vera più per l'opposizione che per il governo. L'Italia ha bisogno di una cura di credibilità. E costruire un pezzo di futuro in modo condiviso può essere una parte cruciale di questa cura. Forza: è ora di agire".

Il rimpallo del Cav.

Berlusconi dice sì alla federazione con Salvini, ma pone tante condizioni. Mentre Conte lo invita a collaborare

Roma. Oggi Silvio Berlusconi dirà che la proposta di federazione avanzata da Salvini è accettabile, purché si chiarisca qual è la politica della Lega nei confronti dell'Europa e del Mes. Già domenica sera aveva telefonato a Brunetta, che nella triangolazione col Pd ha ritrovato ragione d'entusiasmo: "Non prendere troppo l'iniziativa", gli ha detto il Cavaliere. "Altrimenti rendi tutto più difficile". E insomma il Sultano di Arcore prima va incontro al governo con le mani tese (e ieri Giuseppe Conte gliele ha afferrate: "Approccio responsabile") poi però rallenta, si volta e sorride a Salvini. *(Merlo segue nell'inserto IV)*

Grillo ritornerà in tv

Le cause lo perseguitano, il M5s lo annoia. E Beppe pensa al primo amore. Gli amici: "I contatti sono già avviati"

Roma. Beppe Grillo vuole tornare dove tutto iniziò: in televisione. Per fare ciò che gli riesce meglio: il comico. E lo sta confessando agli amici, e non solo a loro. E' più di un desiderio. Anche in questi giorni in cui le cronache si occupano di un altro Grillo: Ciro, suo figlio. "Sì voglio tornare in tv. Ma niente Rai: lì per me la porta è sbarrata. Incredibile, eh. Oltre al danno, la beffa", si sfoga il Garante del M5s riferendosi alla maledizione di Viale Mazzini. Da epurato a leader in palinsesto con un conflitto d'interessi: sarebbe un caso. E quindi sta guardando altrove. *(Canettieri segue nell'inserto IV)*

Censure Rai

Il caso Leosini e il caso Morra. Due decisioni, casuali quanto arroganti, di una tv senza linea editoriale

L'impressione che la Rai attraversi una seria deriva di linea editoriale trova conferma in un'arietta di censura, tanto casuale quanto arrogante, non ine-

Contro Mastro Ciliegia - di Maurizio Crippa

dita ma che, appunto, riemerge nell'azienda pubblica nei momenti di incertezza. Bloccare la messa in onda di un'intervista a un condannato in via definitiva, realizzata da Franca Leosin, è tre volte illogico. Dal punto di vista aziendale, perché allora il più che ventennale programma di Leosini non avrebbe mai dovuto nascere. Da quello deontologico, perché Leosini è una giornalista Rai e lavora nel rispetto del contratto e delle regole. Ma soprattutto è grave dal punto di vista della libertà informativa, come molti hanno già notato: significa che non avremmo mai dovuto vedere neppure le interviste a Pino Pelosi, ad Angelo Izzo il boia del Circeo, a Cosima Serrano e Sabrina Misseri. E che non avremmo mai avuto "La notte della Repubblica" di Sergio Zavoli, tuttora la migliore inchiesta sugli Anni di piombo mai prodotta in Italia. Per non dire, ma qui si fa un salto di scala etica di cui ci scusiamo, della trasmissione del processo Eichmann. Paragoni anche troppo in ingombranti, per Leosini ma anche per l'alzata di scudi della Vigilanza Rai (via Michele Anzaldi) che ha fatto decidere a Rai Cultura la cancellazione dell'intervista a Luca Varani, condannato come mandante dell'aggressione con l'acido di Lucia Annibali. Va detto che l'intervista è del 2016, e allora fu giustamente bloccata perché si era in attesa della Cassazione. La campagna per lo stop è partita da Pd e Italia viva. "Davvero inopportuna la scelta di Rai Storia di dare nuovamente voce all'aguzzino di Lucia Annibali e alle sue 'motivazioni sentimentali'", (tweet di Andrea Romano, Pd). "Sto dalla parte di Lucia Annibali senza se e senza ma. Credo che questa decisione della Rai sia una vergogna" (tweet di Matteo Renzi). Lucia Annibali è oggi deputata di Iv, ma con sicurezza riteniamo che questo non abbia rilievo nella faccenda. La cosa di rilievo è la scelta arbitraria della Rai. Se infatti la censura preventiva non colpisce il terrorismo o Avetrana, ma invece si attiva per un altro (odioso) tipo di reato che però rientra sotto la campana magica della nuova sensibilità per i reati contro le donne (il Circeo e Avetrana invece cos'erano?) siamo di fronte a un atteggiamento censorio a un tempo di tipo contenutistico e concettuale. Fatto sconcertante, persino per una Rai non nuova a incidenti di percorso. La Rai che non aveva ceduto nemmeno di fronte alla bufera per l'intervista di Bruno Vespa al figlio di Totò Riina. A proposito, a strillare più di tutti furono allora i grillini. Gli stessi che ora si lamentano per la cancellazione dell'intervento del presidente della commissione Antimafia, Nicola Morra, a "Titolo V" su RaiTre. In questo caso censura sollecitata dal centrodestra. Con quale autorità i vertici della Rai tolgano la parola, senza passare nemmeno per la Vigilanza, a chi occupa un incarico istituzionale, non si capisce. Se non alla luce di una raffazzonata deriva censoria.

De minimis. Michela Murgia ha scritto sulla Stampa, dell'intervista mancata a Varani, che "non ci sarebbe nemmeno materia di discussione". E che "ad eccezione del tribunale, nella narrazione di nessun altro reato si lascia al criminale la possibilità di esporre il suo punto di vista pubblicamente". Il che non è vero, come si è visto. E ha giustificato la sua idea da tribunale del popolo con questa incauta affermazione: "La versione del carnefice ha rilevanza solo per il giudice e in questo caso il giudice la aveva già ascoltata". Di certo ignora che la prerogativa di riservare al solo giudice l'ascolto degli imputati era una caratteristica dell'Inquisizione. Ma Murgia difficilmente sarebbe stata dalla parte delle streghe. Più da quella di Torquemada.

Andrea's Version

Stagione invernale con coronavirus, pandemia, scuole chiuse più rischio di allargamento del contagio: "Stiamo continuando a lavorare con impegno e serietà per garantire la sicurezza di tutti e per rendere le tue vacanze in Trentino un momento dedicato al relax, alla natura e al divertimento. Sulle piste da sci, in hotel, nei rifugi, sugli skibus, o nei ristoranti, noi operiamo perché tu ti senta sicuro". Così gli operatori turistici per tenere aperto e vedi mai che abbiano ragione. Ma se avessero torto. Se avessero torto, mai, nella storia degli umani conflitti, è potuto succedere che in così tanti potremmo prendere a calci nel culo tanto pochi.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

'Ndra Vax

Pm e teorie strampalate. Per Ingroia la 'ndrangheta forse ha fatto il virus, secondo Gratteri forse farà il vaccino

Roma. La mafia è dietro qualunque cosa, pronta ad approfittare di ogni situazione. Anche del Covid. A voler prendere sul serio le affermazioni di alcuni (ex) magistrati pare che la 'ndrangheta abbia prima creato in laboratorio il coronavirus (per guadagnarci) e ora stia per produrre, sempre in laboratorio, il vaccino (sempre per guadagnaci).

L'ex pm Antonio Ingroia se n'è uscito con la teoria secondo cui, siccome "imporre il lockdown aiuta le mafie e non è detto che sia un aiuto involontario" (siamo sempre in zona Trattativa stato-mafia), allora è persino "possibile che la 'ndrangheta abbia avuto un ruolo" nella creazione del virus in Cina. In contemporanea, il procuratore di Catanzaro Nicola Gratteri ha tirato fuori un'altra ipotesi: la 'ndrangheta può mettere le mani sui vaccini. Lo dice in "Ossigeno illegale. Come le mafie approfitteranno dell'emergenza Covid-19", libro scritto con Antonio Nicaso. "E' un'ipotesi di lavoro in sede Interpol – dice Gratteri in tv a Lilli Gruber – ci sono analisti che studiano le cose prima che avvengono. E' un'ipotesi che si può realizzare". Questa congettura è stata sintetizzata dal Fatto quotidiano, che ha pubblicato un estratto del libro, con il titolo a tutta pagina: "Mercato dei vaccini - S.o.s. 'Ndrangheta". Gratteri e Nicaso scrivono che c'è "il rischio concreto che le mafie possano appropriarsi del mercato dei vaccini". Gli autori, citando il capo della Polizia, affermano che "Gabrielli ha spiegato come la 'ndrangheta punti alla possibilità di entrare in società che gestiscono la produzione di farmaci e vaccini. Quello dei cosiddetti 'equivalenti', ovvero i farmaci generici, è un mercato in continua crescita".Un'affermazione del genere è di per sé molto grave in un contesto delicato come quello attuale. Ma lo è soprattutto perché palesa una profonda ignoranza della regolamentazione e dei meccanismi elementari del mercato dei vaccini.

Partiamo da un punto: non esistono vaccini "generici". Non funziona come nel tradizionale mercato farmaceutico dove, dopo che un brevetto è scaduto, le aziende riproducono facilmente la stessa molecola a prezzi molto più bassi. Quello dei vaccini è un mondo a parte. E' un mercato piccolo, circa 33 miliardi di dollari a livello globale, che rappresenta meno del 3 per cento del mercato farmaceutico, ed è composto da pochi player dove i big four – le multinazionali GlaxoSmithKline, Pfizer, Merck e Sanofi – rappresentano da soli il 90 per cento del mercato. A fianco a questi colossi, di recente sono nate startup a elevatissimo contenuto di competenze e innovazione che sviluppano nuove tecnologie come Moderna, Novavax, Inovio, BioNTech. Il mercato dei vaccini, oltre che da pochi venditori, è caratterizzato da pochi acquirenti: essenzialmente stati e organizzazioni internazionali o umanitarie. Anche per questo i prezzi dei vaccini sono relativamente bassi.

Inoltre, a differenza del mercato farmaceutico, la principale barriera all'ingresso nel mercato dei vaccini non è il brevetto. Anche dopo la scadenza, produrre un vaccino è estremamente dispendioso per i costi fissi: essendo dei prodotti di natura biologica, l'iter autorizzativo di un vaccino con brevetto scaduto è praticamente identico a quello di un vaccino di prima generazione. Servono trial clinici, standard qualitativi e competenze elevate, strutture fisiche che rendono l'investimento elevatissimo conveniente solo a fronte di economie di scala globali. Insomma, produrre un vaccino non è proprio come produrre una compressa di paracetamolo o una supposta di diclofenac. Alla 'ndrangheta conviene produrre integratori, quelli sì con costi bassi e margini elevati, altro che vaccini.

In una fase delicata come questa, dove già si soffia sulla diffidenza nei confronti dei vaccini anti Covid prima dell'approvazione, chi occupa ruoli di responsabilità prima di lanciare certi allarmi dovrebbe informarsi almeno sommariamente dell'argomento di cui parla. *(Luciano Capone)*

• **IL BENE NELLA PANDEMIA**
Un medico e la seconda ondata
Amedeo Capetti a pagina due

MASSIGEN
INTEGRATORI PER IL BENESSERE
Marco Viti
DAL TUO FARMACISTA
massigen.it

il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

MARTEDÌ 24 NOVEMBRE 2020 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVII - Numero 279 - 1.50 euro* | www.ilgiornale.it

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

MASSIGEN

INTERVISTA AL CAVALIERE

«CONTE, SALVINI, IL COLLE» BERLUSCONI FA CHIAREZZA

«Il centrodestra di governo lavora solo per l'Italia. Non serve unire i gruppi»

Il premier si sente al sicuro: «Ma non ho la sfera di cristallo...»

di **Alessandro Sallusti**

In questi giorni tutti i maggiori giornali italiani parlano, chi con stupore, chi con ammirazione, chi invece con sgomento, dell'ennesimo ritorno di Silvio Berlusconi al centro della scena politica. Quali sono le sue intenzioni? Fino a che punto intende spingersi? Vuole davvero sostenere il governo? Punta al Quirinale?

«Guardi che non sta succedendo assolutamente nulla – ci risponde quasi stupito –, nulla che non sia nella nostra cultura politica da 26 anni. Sempre, che fossimo al governo o all'opposizione, abbiamo messo l'interesse del Paese prima delle convenienze di partito. Non è una novità. La verità è che il Paese sta attraversando la crisi più drammatica della sua storia moderna. Una crisi sanitaria e una crisi economica senza precedenti nel dopoguerra. Come si fa a perdere tempo nel teatrino della politica mentre la gente muore nelle rianimazioni o non trova posto negli ospedali? Mentre tanta altra gente perde il lavoro, le aziende chiudono o non fanno utili, tanti professionisti, artigiani, commercianti, partite Iva vedono azzerato il loro reddito, senza tutele?».

Quindi, Presidente, cosa siete disposti a fare in questa situazione?

«Quindi abbiamo detto una cosa molto chiara e molto semplice. Siamo disposti a lavorare per l'Italia, non certo per sostenere un governo o una maggioranza con cui siamo incompatibili. Noi siamo parte del centrodestra, anzi, siamo il centrodestra, che senza di noi sarebbe solo una destra estrema, che forse prenderebbe molti voti ma che non potrebbe mai governare. È quello che accade in tutt'Europa, penso per esempio alla signora Le Pen in Francia. Il centrodestra di governo in Italia esiste (...)

segue alle pagine 2-3

LOTTA AL COVID

PROTOCOLLO CHIESA-MINISTERO

«Malati terminali mai più soli» Patto per il saluto dei parenti

Serena Sartini a pagina 11

LEGAMI Una ragazza saluta la madre ricoverata a Como

La ragazza sul tetto dell'auto solo per vedere sua madre

Valeria Braghieri a pagina 11

LE REGIONI ALPINE IN RIVOLTA

Conte conferma la stretta: «A Natale niente sci né cenoni»

Lucia Galli, Alberto Giannoni e Stefano Zurlo

La stagione sciistica non sembra destinata neppure ad iniziare, nonostante le proposte approvate ieri dalle Regioni alpine e dalle Province autonome, timorose di mettere in ginocchio l'industria turistica. Riusciranno a capirlo anche ministri e burocrati governativi destinatari della proposta? La risposta del premier Giuseppe Conte fa pensare di no.

alle pagine 10-12 e 13

CINISMO AL POTERE

Boccia choc: «Tanti italiani non vedranno le feste...»

di **Tony Damascelli** a pagina 10

LO SCIENZIATO E IL TEMA DELLA TRASPARENZA

Crisanti: «I dati sono affidabili Adesso direi di sì al vaccino»

Enza Cusmai e Maria Sorbi

Il vaccino Oxford-Pomezia è sulla strada giusta. Hanno già pubblicato su *Lancet* un lavoro che dimostra la capacità a indurre anticorpi e tra poco credo che renderanno pubblici i risultati di protezione». Andrea Crisanti, professore di microbiologia di fama internazionale additato come No-Vax, replica: «Bene, questo vaccino me lo faccio eccome».

alle pagine 14-15

IL FRONTE INDIFESO

I medici sotto assedio in un mese 27mila contagi

Francesca Angeli a pagina 15

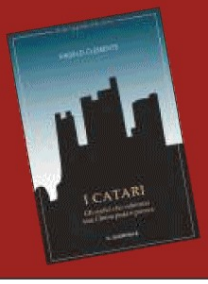
Giuseppi, Matteo e lo zoo a Palazzo

di **Augusto Minzolini**

Se un Esopo redivivo dovesse scrivere una favola per raccontare com'è stata affrontata la tragedia della pandemia in Italia, la intitolerebbe, secondo il suo costume, prendendo come spunto gli elementi caratteriali di due animali, tipo la rana e lo scorpione o, ancora, la cicala e la formica, legandoli a due profili umani. L'inedito virtuale dell'antico narratore greco potrebbe passare sotto il nome «il bradipo e il gorilla». E non è difficile immaginare a chi si riferirebbe: Giuseppe Conte sembra nato apposta per gareggiare con il bradipo per la lentezza delle sue decisioni; mentre (...)

segue a pagina 5

Dalla leggenda alla storia: in edicola l'eresia dei Catari



L'INDISCREZIONE DEI SERVIZI SEGRETI IN UN LIBRO. MOGOL: «NON È VERO»

«Finanziava la destra», giallo Lucio Battisti

di **Paolo Giordano**

Riecco l'annosa questione: Lucio Battisti era un attivista di destra? Se ne parla da decenni e, alla faccia del garantismo, per tantissimo tempo uno dei più grandi artisti della nostra canzone d'autore è stato massacrato (e con lui Mogol) per le presunte simpatie politiche. Adesso un altro documento riapre la polemica. In una video intervista che oggi sarà online sul sito Rockol.it, e che ieri è stata anticipata dall'Adnkronos, si conferma che Battisti era sorvegliato dai servizi segreti italiani e americani. Fin qui (...)

segue a pagina 31

COME CAMBIA IL LAVORO

Sentenza-svolta La Cassazione fa assumere il rider a tempo pieno

Maddalena Camera a pagina 22

•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

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

1.599.000 Lettori (Audipress 2020/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 65 - Numero 279

QN Anno 21 - Numero 325

IL GIORNO

MARTEDÌ 24 novembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

MD

Milano, la Procura ha nuovi elementi

Altri video estremi di Mister Startup Ragazze da identificare

Giorgi a pagina **17**

Brescia, nel 2007 il delitto

Caso Lorandi: resta l'ergastolo per il marito

Raspa a pagina **19**

MD

Il veto di Conte: niente sci a Natale

Altolà alle regioni. «Non possiamo ripetere l'errore di Ferragosto». Spiraglio sulla scuola: «Tentiamo di riaprire prima delle Feste»
Per il premier tra una settimana nessuna regione in zona rossa. Vaccino, arriva quello 'italiano'. Ma la Germania batte tutti sul tempo

Servizi da p. **3** a p. **9**

Per «mancanza di personale»

Se a Roma si ferma la metropolitana

Raffaele Marmo

«Capitale corrotta, nazione infetta», l'antico titolo dell'Espresso del 1955 torna utile come metafora di quello che accade nella Capitale: basta cambiare a volte solo gli aggettivi. Ma certo, pur con tutti i decenni di onorato (si fa per dire) malcostume amministrativo, si rimane sempre amaramente stupefatti di fronte all'azzardo morale, prima che professionale, di cui sono capaci i gestori a vario titolo e livello della cosa pubblica a Roma. Succede tanto più quando la realtà è senza distinguo possibili: la Metro C della Capitale, in piena pandemia, quando il trasporto pubblico è vitale per sopravvivere, è stata chiusa nell'ora di punta della mattina «semplicemente» perché non c'erano sufficienti operatori in servizio.

Continua a pagina **2**

VISITA SURREALE AGLI UFFIZI: CAPOLAVORI NELLE SALE DESERTE
IL COVID SEMBRA AVERE TOLTO IL SORRISO ANCHE A VENERE

LA GRANDE TRISTEZZA

Firenze, la galleria degli Uffizi, ora chiusi a causa della pandemia

Cecchi a pagina **9**

DALLE CITTÀ

Milano

Tranviere indagato per spaccio Sospeso da Atm

Palma nelle **Cronache**

Milano

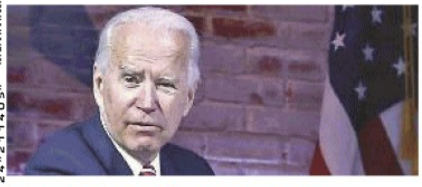
Agguato familiare Muore la suocera Salva la moglie

Servizio nelle **Cronache**

Milano

«Promozione Covid la bara è omaggio» È subito polemica

Vazzana nelle **Cronache**



E a capo degli 007 sceglie una donna

L'usato sicuro di Biden nel nome di Obama

Pioli a pagina **15**

Charli, 16 anni, americana, batte ogni record

La reginetta di TikTok con 100 milioni di fan

Jannello a pagina **20**

Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Futuro ordine internazionale; confinamento devastante nel Sud del mondo; conflitti d'interesse in medicina

Culture

ELIDE CABASSI La pittrice, che vive a Mosca e insegna ai bimbi, narra l'orfanatrofio dove cresce l'arte

Giannina Mura pagina 10

Visioni

THANKSGIVING La festività americana ai tempi del Covid, dove impazza il furore «laico» del Black Friday

Silvia Veroli pagina 12

quotidiano comunista

il manifesto

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MARTEDÌ 24 NOVEMBRE 2020 – ANNO L – N° 280 www.ilmanifesto.it euro 1,50

Giuseppe Conte foto LaPresse

Slalom gigante

Conte gela le regioni del Nord: «A Natale piste da sci chiuse». Il governo prepara due Dpcm: uno più aperturista per garantire lo shopping e (forse) la riapertura delle scuole fino alla Vigilia. Poi nuova stretta fino all'Epifania per evitare «il replay di Ferragosto»

pagine 2,3,4

ALLA VIGILIA DELLA GIORNATA INTERNAZIONALE «ACTIONAID» DENUNCIA: FONDI INSUFFICIENTI E TARDIVI

I centri antiviolenza sono in affanno

I risultati del monitoraggio ActionAid sui fondi antiviolenza presenta uno scenario preoccupante. Se lo stanziamento è pari a 132 milioni di euro e lievi miglioramenti siano stati registrati negli ultimi anni, la discontinuità dell'impegno politico-istituzionale è stata più vistosa in tempo di pandemia, ancora non sono arrivati parte dei fondi delle Regioni del 2015. I centri antiviolenza e le case rifugio, che nell'intero territorio nazionale sono stati attivi, sono in affanno per personale dimezzato, condizioni sanitarie severe e in alcuni territori - come nel caso della Lombardia - gravi anche per le operatrici. I dati della violenza maschile intanto sono in aumento, secondo l'Istat tra marzo e giugno 2020 il numero verde 1522 ha registrato un incremento del 119,6% rispetto al 2019.

PIGLIARU A PAGINA 6

RAPPORTO CENSIS

Italia diseguale, vola il gender gap

Il Rapporto Censis-Tendercapital «La sostenibilità al tempo del primato della salute» denuncia come tra uomini e donne già con 20 punti in più di occupazione la forbice s'è allargata dell'1%. Per il 54% delle donne in questi mesi sono aumentati stress e fatica, per gli uomini solo il 39%.

VALOTI A PAGINA 4

all'interno

Usa 2020

Trump scricchiola: «Senza transizione sicurezza a rischio»

100 "voltafaccia" repubblicani, un solo appello: «Riconosca la sconfitta». Biden intanto ripesca le seconde file dell'era Obama. La politica estera a Anthony Blinken.

CATUCCI, TONELLO
PAGINE 9, 15

Egitto

Patrick Zaki resta in cella. 28 attivisti nella lista nera

Il giorno dopo il rinnovo di 45 giorni della detenzione preventiva dello studente egiziano, la black list del regime si allarga: 28 attivisti «terroristi». Tra loro Alaa Abdel Fattah.

CHIARA CRUCIATI
PAGINA 8

Guatemala

La rivolta sociale ferma i tagli di Giammattei

Mobilitazione popolare e duri scontri, alla fine il Congresso rinuncia all'approvazione del Bilancio 2021, fatto di tagli ai già esigui programmi sociali e di privilegi per le élite.

CLAUDIA FANTI
PAGINA 8

Lele Corvi

23 Novembre 1980

Sotto le macerie trovammo il Brutto Paese

NORMA RANGERI

Quando arrivai a Atripalda, quasi attaccata ad Avellino, 4000 anime, di notte, in auto, seguendo le strade ancora percorribili, erano trascorsi sette giorni dalla grande, tremenda scossa del 23 novembre e pensavo di arrivarci abbastanza preparata dalle cronache, molto avevo letto e visto grazie al lavoro dell'informazione scritta e ai reportage fotografici e televisivi. Ma non potei ugualmente evitare lo choc perché improvvisamente ero finita in uno scenario di guerra. Donne e uomini come fantasmi vaganti tra le rovine, occhi spenti, ma soprattutto la morte, i cadaveri bianchi di calcina, le bare, i lamenti. Si avanzava nel territorio superando i posti di blocco naturali per gli ammassi di macerie, guai a perdersi carta e penna, le reti di comunicazione poche e intermittenti.
Una settimana dopo, nella vergogna dell'assenza dei soccorsi, davamo notizia di una donna di 80 anni ritrovata viva ma senza speranza, e di un bambino di 10 anni che invece ce l'avrebbe fatta. Si cercava di raggruppare gli orfani, di convincere i vecchi a trasferirsi negli alberghi. Una missione difficile perché le persone anziane preferivano lasciarsi morire dove erano nate.
Insieme alla paura, alla sofferenza, al dolore, attraversando quelle montagne, entrando in quei paesi poverissimi, si faceva largo con prepotenza un altro sentimento, la rabbia. Contro chi aveva distrutto, ben prima del terremoto, quella parte d'Italia, quell'Italia fragile, sconosciuta.

— segue a pagina 2 dell'inserto —

40 ANNI FA

Irpinia, il terremoto che non cambiò l'Italia

Il 24 novembre di 40 anni fa il terremoto che sconvolse l'Italia e il Paese che scoprì l'Irpinia. Le vittime furono quasi 3mila, decine di migliaia i feriti, 300 mila gli sfollati. I primi commenti di allora di Luigi Pintor, Rossana Rossanda e Valentino Parlato. Storie e testimonianze. Intervista a Antonio Bassolino

NELL'INSERTO

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

01124

9 770025 215001

eté
etesupermercati.it

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXVIII- N° 325 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2. COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Martedì 24 Novembre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

La rockstar
Per Vasco Rossi è sempre «Colpa d'Alfredo» E va in tv con Bolle
Federico Vacalebre a pag. 14

Le nomine
Biden Pink Power Haines, prima donna a capo degli 007 Usa
Anna Guaita a pag. 10

La polemica
Notre Dame il restauro troppo moderno spacca la Francia
Francesca Pierantozzi a pag. 11

Covid e comunicazione

I VIROLOGI E L'ELOGIO DEL SILENZIO

Carlo Nordio

Benché, come insegna Pascal, sia odioso parlare di se stessi, mi permetto di infrangere questa regola aurea con una considerazione personale.

Ho esercitato per quarant'anni la funzione di giudice istruttore e poi di pubblico ministero. Ho trattato centinaia di casi di responsabilità medica, leggendo migliaia di perizie. Ho partecipato a decine di congressi e il professor D'Amico, pioniere e luminare dei trapianti di fegato, mi ha fatto l'onore di chiedermi la prefazione per il suo trattato di chirurgia generale.

Continua a pag. 35

Il nodo commissari

È COMODO ACCUSARE LA CALABRIA

Sergio Beraldo

La vicenda, invero imbarazzante, della nomina di un commissario governativo in grado di gestire la sanità calabrese in questa fase di crisi, è solo l'ultima tra le infauste rappresentazioni del grottesco allestita dalla politica italiana. I tre commissari liquidati in pochi giorni e la prospettiva che la sanità abbisogni, in Calabria, dell'intervento di un eroe del soccorso umanitario in situazioni belliche - nato peraltro a Sesto San Giovanni e non a Rossano Calabro o Tropea – danno il polso della catastrofe gestionale che si sta consumando.

Continua a pag. 35

«Nei container 40 anni dopo il terremoto»

Grumo Nevano 18 famiglie dimenticate

Marco Di Caterino

Una generazione di figli del terremoto. E di terremotati. Che dopo quarant'anni ti aspetti di non trovare più, anche perchè non sono nel cratere. La storia viene dal campo dei terremotati di Grumo Nevano, vi abitano 18 nuclei familiari, tre dei quali terremotati «originali». Vivono tra amianto e topi.

A pag. 12

Uno degli abitanti del campo terremotati di Grumo Nevano

L'intervista Il commissario nelle Marche

Legnini: «Ricostruzioni lumaca ogni volta si ricomincia da capo»

Gigi Di Fiore

Giovanni Legnini, già vicepresidente del Csm, è il terzo commissario per la ricostruzione nelle regioni dell'Italia centrale colpite dal terremoto 2016. «L'idea del commissario - dice - risale all'Irpinia, ma occorre che la funzione sia riempita di contenuto. Ogni volta si ricomincia da zero». *A pag. 13*

«Serve una struttura centralizzata, sul modello della Protezione civile»

Vaccino, la luce in fondo al tunnel

▸Il prodotto Oxford-Pomezia: «Efficace al 90% e ferma il contagio». Il piano per la Campania
Stop allo sci durante le feste di Natale. Viaggi tra regioni solo per raggiungere parenti stretti

Anche il terzo vaccino di prossima produzione si mette al passo con gli altri. A pochi giorni dal primo annuncio, la multinazionale britannica farmaceutica AstraZeneca chiarisce che «in condizioni ottimali», vale a dire una prima mezza dose con un successivo richiamo di una dose intera dopo un mese, il suo vaccino, prodotto con la società italiana Irbm di Pomezia, riesce a raggiungere un'efficacia del 90 per cento. E così i tre tipi di vaccino presto in commercio, almeno negli annunci, sembrano avere efficacia quasi alla pari. Intanto, mentre arriva lo stop allo sci durante le feste di Natale e l'ipotesi di viaggi tra regioni soltanto per raggiungere parenti stretti, la Campania prepara il suo piano vaccini e lo invia ad Arcuri.

Arcovio, Chianelli, Di Fiore, Gentili, Pirro e Tarsia

da pag. 2 a 5

L'ultima ordinanza di De Luca

Riaprono asili e prima elementare ma molti Comuni adesso frenano

Capone e Pappalardo a pag. 7

Monsignor Forte

«Fate il presepe ma state attenti a stare insieme»

Donatella Trotta

È la festività cristiana più sentita dalle famiglie italiane, ma in questo 2020 il Natale è insidiato da una pandemia che non guarda in faccia a niente e a nessuno. Come si sta attrezzando la Chiesa? Parla monsignor Bruno Forte, alla guida dell'Arcidiocesi di Chieti-Vasto, in un Abruzzo che - come la Campania - è zona rossa: «Intanto si faccia il presepe e attenzione a stare insieme».

A pag. 8

Meloni frena

Centrodestra unito sì di Berlusconi alla "cosa" di Salvini

Emilio Pucci

Niente ulteriori tentennamenti. È arrivata una prima apertura di Berlusconi alla federazione di centrodestra, idea cara a Salvini. «È stata sempre la mia idea, ci lavoreremo». Tempi e modalità da valutare ma l'ex presidente del Consiglio è d'accordo non solo sull'idea di un unico raggruppamento in Parlamento ma anche sull'eventualità di un nuovo soggetto politico.

A pag. 9

Faccia a faccia con la squadra dopo la sconfitta

Gattuso, il ringhio e la carica «Serve più spirito di gruppo»

Pino Taormina

Ringhio Gattuso non ci sta, la sconfitta con il Milan non gli è andata giù. Ha rimproverato i suoi subito. E ieri li ha rimessi in riga. È tornato a inchiodarli alle proprie responsabilità. Ma prima ha fatto autocritica. Ancora una volta. «Se sbagliate voi, sono io che ho sbagliato». La squadra è muta, nessuno ha replicato. Ma chiaro il messaggio del mister: «Serve maggiore spirito di gruppo».

A pag. 16

Controcampo

NOI POVERI TIFOSI CONDANNATI ALL'ALTALENA

Marilicia Salvia

Un giorno credi di avere gli uomini giusti/e di essere una grande squadra/in un altro ti svegli e devi/cominciare da zero... no, Benato non aveva in mente il Napoli e i suoi tifosi. *Continua a pag. 34*

Gran Risparmio
supermercati

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 24/11/20 ----
Time: 24/11/20 00:26

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 24/11/20-N:

LAURETANA
L'acqua più leggera d'Europa

Il Messaggero

NAZIONALE

€ 1,40* ANNO 142° N° 325 ITALIA

Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

Martedì 24 Novembre 2020 • S. Flora

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

LAURETANA
L'acqua più leggera d'Europa

Boom di richieste

Da Vasco Rossi ai Pooh tornano le vecchie glorie "Colpa di Alfredo" celebra i 40 anni con cd e vinile

Marzi a pag. 27

Champions, oggi lo Zenit

Lazio, per Luis Alberto litigano Lotito e Peruzzi Sui test del Monza ora indaga l'Antimafia

Bernardini e Guasco nello Sport

DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero Casa
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA
messaggerocasa.it

Virologi contro

Quelle critiche sui vaccini un danno per la comunità

Carlo Nordio

Benché, come insegna Pascal, sia odioso parlare di se stessi, mi permetto di infrangere questa regola aurea con una considerazione personale.

Ho esercitato per quarant'anni la funzione di giudice istruttore e poi di pubblico ministero. Ho trattato centinaia di casi di responsabilità medica, leggendo migliaia di perizie. Ho partecipato a decine di congressi e il professor D'Amico, pioniere e luminare dei trapianti di fegato, mi ha fatto l'onore di chiedermi la prefazione per il suo trattato di chirurgia generale. Ho la più alta considerazione di questa professione, e da anni sostengo che gli operatori sanitari dovrebbero essere protetti dalle denunce temerarie esattamente come lo siamo noi magistrati, attraverso un filtro rigoroso.

So benissimo che la loro non è una scienza cosiddetta esatta, ammesso che ne esista una. E in quasi tutti i processi ho assistito a opinioni difformi, e spesso opposte, di medici legali, di periti e di consulenti in conflitto tra loro.

Ma qualche conclusione l'ho maturata. La più importante è che in questo ambito vasto e complesso, vi sia una sorta di graduatoria nell'affidabilità delle previsioni. Quella meno sicura è la psichiatria. Troppe volte ho letto giudizi prognostici sulla pericolosità sociale dell'imputato, clamorosamente smentiti il giorno dopo da un accoltellamento o da una strage.

Continua a pag. 26

Dalla Ue le regole per le vacanze

▶Il premier Conte chiama Merkel e Macron: «A Natale evitare assembramenti sulla neve» Linee guida in arrivo, ma la stagione invernale è compromessa. Il cenone con i parenti stretti

ROMA Una strategia c'è. Conte ha cominciato a parlarne con gli altri leader europei e ha chiamato Merkel e Macron: la Ue ai primi di dicembre dovrebbe dettare le linee guida comuni per la stagione sulle piste da sci in Europa e per il Natale. Il premier: «Dobbiamo evitare assembramenti». Linee guida dunque in arrivo, ma la stagione invernale sembra ormai compromessa. Il cenone è ammesso solo con i parenti stretti. Raggiunti ieri i 50 mila morti.

Amoruso, Arcovio, Bussotti e Gentili alle pag. 2 e 3

«Dosi entro gennaio»

Oxford-Pomezia «Profilassi al 90% blocca il contagio»

ROMA È in arrivo anche il vaccino sviluppato dall'Università di Oxford in collaborazione con l'Irbm di Pomezia. Un farmaco che, secondo i ricercatori, può raggiungere il 90% di efficacia e fermare il contagio.

Melina a pag. 4

Turni anche il pomeriggio. Il nodo trasporti

Scuole, piano per riaprire a dicembre Ma il Lazio frena: «È ancora presto»

ROMA «Cercheremo di riaprire le scuole prima di Natale». Lo dice Conte, ma ammette anche che si tratta di una volontà che per diventare reale ha bisogno di alcune certezze incontrovertibili. Indice dei contagi a parte, ci sono tuttavia perplessità da parte di diverse Regioni, a partire dal Lazio. Uno dei nodi principali è quello dei trasporti.

Loiacono e Mozzetti a pag. 5

Positivi scovati al 99%

Cani anti-Covid, fiuto più preciso dei tamponi

PARIGI Arrivano i cani anti-Covid. In Francia è nata una scuola che in 5/6 settimane addestra gli animali a fiutare i positivi con una precisione - dicono - del 99%. Si pensa di utilizzarli nelle case di riposo.

Pierantozzi a pag. 8

Fermi i dipendenti Atac: stop alla metro e distanziamenti saltati

Lo sciopero non autorizzato che mette a rischio i romani

Bus navetta presi d'assalto a Roma Pacifico e **L'analisi** di Giuricin a pag. 7

«Moratoria fiscale da otto miliardi su tasse e acconti»

▶Parla il viceministro Misiani: «Così aiutiamo le categorie in perdita, rinvio per le dichiarazioni»

Umberto Mancini

«Una moratoria fiscale da 8 miliardi per le scadenze di fine anno. Per dare ossigeno ai contribuenti e affrontare l'emergenza in maniera efficace». Va dritto al punto il vice ministro dell'Economia Antonio Misiani che conferma al *Messaggero* il piano del governo per il rinvio di tasse e acconti.

A pag. 11

Sviluppo possibile

La ripresa Capitale: il ruolo della finanza

Domenico Nesci e Marco Simoni

Si parla molto di Recovery Fund perché bisogna fare di tutto affinché (...)

Continua a pag. 26

La Francia litiga sul restauro: «Stile troppo moderno»

Notre Dame, le vetrate che dividono

PARIGI Fuori tornerà identica, con la sua guglia neo-gotica a bucare il cielo di Parigi. Ma dentro i nuovi arredi dividono la Francia. Notre Dame potrebbe resuscitare dalle ceneri dell'incendio del 15 aprile di due anni fa con un nuovo arredamento, più leggero, moderno e chic, con nuove vetrate più colorate e con nuovi banchi minimalisti e contemporanei.

L'interno di Notre Dame

A pag. 15

Blinken agli Esteri

Usa, svolta Biden Yellen al Tesoro: è la prima donna

Anna Guaita

Il neo presidente Usa Joe procede nel lavoro per la nuova amministrazione. Tra i nomi Anthony "Tony" Blinken, amico dell'Europa, agli Esteri, e Janet Yellen, ex presidente Fed, alla guida del Tesoro.

A pag. 14

SCORPIONE, FELICI SE ALTRUISTI

IL GIORNO DI BRANKO

Buongiorno, Scorpione! Amate frequentare persone colte e raffinate, tuttavia non avete bisogno di molti contatti sociali per essere comunque felici. Non sentite la solitudine, questo grazie alla vostra vita interiore che è così ricca e soddisfacente. Ma in questo giorno, un giorno davvero illuminato, dovete poter dare di più agli altri. Anche con il lavoro, la vostra creatività e generosità. Sarete felici. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

«Lucy ha una patologia mentale». Ma era un'encefalite

La modella internata per sbaglio

LONDRA Lucy Dawson aveva 21 anni quando è stata ricoverata in un reparto psichiatrico: soffriva di mal di testa, depressione, senza energie, ogni tanto la vista le si annebbiava ed era sempre confusa. Tanto che i medici avevano pensato a un esaurimento nervoso. E invece aveva un'encefalite. Scambiata per pazza, alla fine è stata poi curata: ora sta bene e fa la modella.

Lucy Dawson 25 anni

Marconi a pag. 17

Il criminologo

«Curo gli stupratori per evitare altri abusi sulle donne»

Cristiana Mangani

Proteggere le donne dalle violenze e lavorare per scardinare nell'uomo culture machiste e vecchi abusi. Parla Paolo Giulini, il criminologo che cura chi ha commesso reati sessuali.

A pag. 16

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

-TRX 11:23/11/20 22:41-NOTE:

1.599.000 Lettori (Audipress 2020/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 135 - Numero 279

QN Anno 21 - Numero 325

il Resto del Carlino

MARTEDÌ 24 novembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

MD

Emilia Romagna, il bilancio di previsione

Bonaccini torna e scrive la manovra: 9 miliardi alla Sanità

Zuppiroli a pagina **17**

DOMANI IN REGALO
SPECIALE SANIFICAZIONE
prima parte

MD

Il veto di Conte: niente sci a Natale

Altolà alle regioni. «Non possiamo ripetere l'errore di Ferragosto». Spiraglio sulla scuola: «Tentiamo di riaprire prima delle Feste»
Per il premier tra una settimana nessuna regione in zona rossa. Vaccino, arriva quello 'italiano'. Ma la Germania batte tutti sul tempo

Servizi da p. **3** a p. **9**

Per «mancanza di personale»

Se a Roma si ferma la metropolitana

Raffaele Marmo

«Capitale corrotta, nazione infetta», l'antico titolo dell'Espresso del 1955 torna utile come metafora di quello che accade nella Capitale: basta cambiare a volte solo gli aggettivi. Ma certo, pur con tutti i decenni di onorato (si fa per dire) malcostume amministrativo, si rimane sempre amaramente stupefatti di fronte all'azzardo morale, prima che professionale, di cui sono capaci i gestori a vario titolo e livello della cosa pubblica a Roma. Succede tanto più quando la realtà è senza distinguo possibili: la Metro C della Capitale, in piena pandemia, quando il trasporto pubblico è vitale per sopravvivere, è stata chiusa nell'ora di punta della mattina «semplicemente» perché non c'erano sufficienti operatori in servizio.

Continua a pagina **2**

VISITA SURREALE AGLI UFFIZI: CAPOLAVORI NELLE SALE DESERTE IL COVID SEMBRA AVERE TOLTO IL SORRISO ANCHE A VENERE

LA GRANDE TRISTEZZA

Firenze, la galleria degli Uffizi, ora chiusi a causa della pandemia

Cecchi a pagina **9**

DALLE CITTÀ

Monte San Pietro, la tragedia

Si ribalta il rullo compressore Operaio di 57 anni muore schiacciato

Mignardi in **Cronaca**

San Lazzaro, l'attentato

Antenna telefonica data alle fiamme dagli anarchici

Tempera in **Cronaca**

Bologna, la rabbia del portiere

Molestie in strada alla moglie di Skorupski

Servizio nel **QS**

E a capo degli 007 sceglie una donna

L'usato sicuro di Biden nel nome di Obama

Pioli a pagina **15**

Charli, 16 anni, americana, batte ogni record

La reginetta di TikTok con 100 milioni di fan

Jannello a pagina **20**

Concordo
VOLVO NISSAN Ford

MARTEDÌ 24 NOVEMBRE 2020

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 279, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST.-GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

Concordo
VOLVO NISSAN Ford

MOGOL: FALSO, LA POLITICA NON GLI INTERESSAVA

Lucio Battisti e la nota dei servizi: «Ha finanziato l'estrema destra»

VENEGONI / PAGINA 33

LE IMMAGINI DELLA MISS USTIONATA CON L'ACIDO

Notaro: le foto del mio volto ferito simbolo della violenza sulle donne

GIUBILEI / PAGINA 9

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Marittimo	Pagina 12
Focus	Pagina 15
Genova	Pagina 16
Xte	Pagina 31
Sport	Pagina 34
Programmi-Tv	Pagina 38

IL PREMIER PENSA DI RIAPRIRE LE SCUOLE MA FRENA SUL TEMPO LIBERO E AVVERTE: NON BISOGNA RIPETERE A NATALE GLI ERRORI DELL'ESTATE

Conte: niente sci nelle feste Toti: a rischio 120 mila posti

Pronto anche il vaccino europeo: efficace al 90%. Fauci: negli Usa prime dosi a metà dicembre

Il presidente del Consiglio Conte spera di riaprire le scuole prima di Natale ma frena sul tempo libero nelle feste, e dice che sarebbe troppo rischioso aprire le piste di sci. «Non dobbiamo ripetere gli errori commessi a Ferragosto». La decisione provoca la protesta dei governatori, e non solo di quelli in cui si trovano le località sciistiche. «È un errore, così si mettono a rischio 120 mila posti di lavoro», dice il ligure Toti. Pronto il vaccino europeo di Oxford e AstraZeneca.

SERVIZI / PAGINE 2-7

IL FENOMENO IN LIGURIA

Emanuele Rossi

Medici ma non solo: l'esercito dei volontari con i capelli bianchi

Medici, infermieri, persone impegnate nella Caritas e nei centri di aiuto. In Liguria, la regione più anziana d'Italia, cresce anche il numero dei volontari con i capelli bianchi. L'ARTICOLO / PAGINA 6

ASSENTI 200 PROF COVID NELLE SCUOLE LIGURI I PRESIDI: «UN PASTICCIO»

FORLEO / PAGINA 7

L'ANALISI

EUGENIA TOGNOTTI

LA SPAGNOLA VINTA DALLE MASCHERINE E DALLE AULE CHIUSE

Mascherine e scuole chiuse furono misure di contenimento che salvarono la California, ai tempi della Spagnola. Filadelfia non fece altrettanto, e pagò lo scarso rigore. L'ARTICOLO / PAGINA 32

INFRASTRUTTURE

Porti, patto sui vertici Signorini-Sommariva a Genova e La Spezia

Simone Gallotti

C'è l'intesa tra il presidente della Regione Toti e la ministra delle Infrastrutture De Micheli sulle nomine ai vertici dei porti liguri. Alla guida delle banchine di Genova e Savona sarà riconfermato Paolo Signorini. Il suo lavoro nel mandato quadriennale è stato apprezzato e c'erano pochi dubbi sul rinnovo. Al porto della Spezia e Carrara arriva Mario Sommariva, attuale numero due di Trieste, un passato da sindacalista nella Cgil, sezione trasporti e marittimi. «La continuità è un dovere. Io credo nel metodo dell'ascolto, che dovrà andare oltre il porto», è il suo primo commento a caldo. L'ARTICOLO / PAGINA 12

Autostrade investe 2,4 miliardi per nuovi cantieri

Roberto Sculli

Un pacchetto da 2,4 miliardi di manutenzioni, da realizzare entro il 2024, metà dei quali totalmente a carico della società, di cui la rete ligure beneficerebbe in modo particolare, visto che il grosso sarebbe destinato a ponti, viadottie - in minor parte - a gallerie. Non solo: nell'ultima proposta inviata al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che è stata compilata dopo il rilievi dell'Autorità di regolazione dei trasporti, Autostrade per l'Italia conferma il pacchetto d'investimenti già incluso nelle ultime proposte: 14,5 miliardi totali, di cui la fiche principale è dedicata alla Gronda (4,3 miliardi). L'architettura della proposta costruita per scongiurare la revoca, ora al vaglio del Mit, è nel complesso confermata. L'ARTICOLO / PAGINA 8

UN GIALLO IL TENTATO SEQUESTRO

Varazze, la mala organizzata dietro la banda fermata in hotel

Ci sarebbe la criminalità organizzata dietro la banda che giovedì scorso ha tentato il sequestro di un imprenditore genovese nel ramo del catering. Nessuno lo dice apertamente (nessuno dei sei arrestati che ieri sono stati interrogati dal gip, Alessia Ceccardi), ma alcuni particolari della vicenda sembrano aprire uno scenario inquietante in una vicenda dai molti aspetti ancora oscuri. A cominciare dalla figura dell'imprenditore. «Non ci ha raccontato tutto», confidano gli investigatori. Bruno Pavese, 41 anni, che secondo gli inquirenti avrebbe dovuto svolgere il ruolo di carceriere insieme a Davide Girlanda, si sarebbe limitato a dire: «Dovevamo fargli paura». Ma il perché resta un mistero. CIOLINA / PAGINA 10

Genova, maxi-piano sui vicoli. Bucci: sfida come il ponte

Piazza Truogoli di Santa Brigida, nel centro storico di Genova (foto Fornetti) COLUCCIA E UN'ANALISI DI MONTANARI / PAGINE 16 E 17

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

BUONGIORNO

Prezzi imbattibili

MATTIA FELTRI

Ieri, per il quindicesimo giorno consecutivo, Salvini ha detto che… (un momento di pazienza, prodotti salvinian-leghisti in vendita su Amazon: libro "Secondo Matteo – Follia e coraggio per cambiare il paese" di Matteo Salvini a 10.20 euro, formato kindle a 9.99, t-shirt Lega-Salvini premier assortimento in cinque colori a 19.99, felpa con cappuccio Lega-Salvini premier assortimento in otto colori a 36.99, felpa verde con cappuccio Sole delle Alpi-Lega a 22.99, t-shirt verde Sole delle Alpi-Lega a 12.99, t-shirt "Io sto con Salvini" a maniche lunghe assortimento in dieci colori a 19.99, a maniche corte a 16.99, imperdibile maglione natalizio con Salvini su ruspa e scritta "Buon Natale solo agli italiani" assortimento in quattro colori a 29.95, variante t-shirt "Buon Natale solo agli italiani" a maniche lunghe a 19.99, a maniche corte a 14.99, felpa Lega Nord-Padania assortimento in otto colori a 36.99, t-shirt cheerleader Lega-Salvini a 16.99, t-shirt con effigie di Salvini assortimento in sette colori a 16.99, bandiera della Padania a 7.95, bandiera large Padania a 59.99, bandiera da tavola Padania a 6.95, felpa Matteo Salvini confidence con cappuccio assortimento cinque colori a 32.99, body tutina bimbo neonato Sole delle Alpi bianco a 16.99, canottiera Salvini premier con Alberto da Giussano assortimento sei colori a 19.99, t-shirt con tricolore ed effigie di Matteo Salvini a 19.99, calendario da parete verticale 2021 a 7.99, felpa "settantallora" con Sole delle Alpi e nome della regione a scelta a 24.99) … ha detto che Amazon fa concorrenza sleale e lui sta con i piccoli commercianti. —

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

011124
9 771594 439408

€ 2 in Italia — Martedì 24 Novembre 2020 — Anno 156°, Numero 324 — ilsole24ore.com

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

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Il piano
Antievasione, target a 7 miliardi Il Fisco crede nella compliance
Mobili e Parente — a pag. 31

Domani in edicola
Piattaforme, tasse, consumatori: guida completa all'e-commerce
— a 0,50 euro oltre al quotidiano

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

FTSE MIB 21701,79 -0,02% | SPREAD BUND 10Y 118,70 +0,80 | €/$ 1,1901 +0,32% | ORO FIXING 1840,20 -1,89% | Indici&Numeri → PAGINE 40-43

SFIDE PER IL GOVERNO

BASTA ERRORI E RITARDI, SERVE IL PIANO PER I VACCINI

di **Fabio Tamburini**

La Germania ha annunciato ieri che il piano per vaccinare la popolazione è pronto a scattare con l'arrivo dei medicinali, attesi per fine anno, inizio del prossimo. E perfino l'esercito farà la sua parte. Gli spagnoli seguiranno a ruota con annunci analoghi. In Italia, come spiega l'articolo di Marzio Bartoloni a pagina 2, siamo già in ritardo. Speriamo che non vada a finire così. E che si provveda in tempi rapidi. I precedenti non sono confortanti e giustificano preoccupazione.

La telenovela della caccia alle mascherine, dove acquistarle e come distribuirle, ha avuto risvolti grotteschi e ha reso necessaria la nomina di un commissario ad hoc. I posti letto di terapia intensiva sono stati aumentati, sia pure secondo il principio della modica quantità, per poi scoprire l'acqua calda, e cioè che per far funzionare servono medici, anestesisti e infermieri in più. Il risultato è che, almeno in parte, restano teorici.

La App Immuni è stata, diciamocelo, un flop clamoroso perché per funzionare è necessario organizzare sistemi di tracciamento che non erano adeguati e che, nella quasi totalità dei casi, non hanno retto l'urto della seconda ondata. L'acquisto e la distribuzione dei vaccini antinfluenzali è una sceneggiata ancora in corso, con forti ritardi e scarsità cronica della materia prima.

Ci sono stati colpi di scena o imprevisti che giustificano errori e ritardi? La risposta è secca: no. Dalla fine della prima ondata, nel giugno scorso, a fine settembre l'estate ha permesso di coltivare l'illusione che l'emergenza sanitaria si stava esaurendo. Altra topica grave perché, nella storia, la prima ondata di contagi è sempre stata seguita dalla seconda (e a volte dalla terza). Ora la prova del fuoco è la distribuzione dei vaccini per il Covid-19, che presenta forti complessità sia per il numero dei cittadini coinvolti sia per le caratteristiche dei prodotti (in un caso richiedono la catena del freddo a -80 gradi). Il rischio, ancora una volta, è di arrivare in forte ritardo. Gli italiani non lo meriterebbero.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Crédit Agricole con l'opa sul CreVal riapre i giochi del risiko bancario

CREDITO

Sul piatto 737 milioni euro: offerti 10,5 euro per azione, a Piazza Affari subito rally

La banca francese rafforza la posizione di sesta banca commerciale in Italia

Edizione chiusa in redazione alle 22

Crédit Agricole Italia, società controllata per il 75,6% da Crédit Agricole, ha lanciato ieri un'offerta pubblica di acquisto volontaria con corrispettivo in denaro promossa sulla totalità delle azioni di Credito Valtellinese. Che a Piazza Affari ieri sono balzate di oltre il 23% superando il prezzo dell'offerta. L'operazione, che vale 737 milioni di euro, potrebbe dare il via al una serie di altre aggregazioni nel settore, prima tutte quella tra BancoBpm e Bper. **Luca Davi** — *a pag. 10*

FOCUS

GIAMPIERO MAIOLI
«Investiamo sulla fiducia nell'Italia»
Alessandro Graziani — *a pag. 8*

LE TRATTATIVE
Ora il faro è su Bpm-Bper e su Mps
— *Servizio a pagina 10*

ASSEDIO FRANCESE
Il golden power resta l'arma estrema
Perrone e Trovati — *a pag. 10*

Arriva il terzo vaccino Piano tedesco pronto, l'Italia è già indietro

LA LOTTA AL COVID

L'annuncio di AstraZeneca Dalle Regioni poche risposte Conte: no a vacanze sulla neve

Dopo Pfizer e Moderna, l'annuncio di AstraZeneca: il big inglese ha reso noto che il suo vaccino risulta efficace fino al 90% con somministrazione di mezza dose e richiamo con una completa. Sarà chiesta alle autorità mondiali l'approvazione anticipata del vaccino, che si basa su una tecnologia consolidata, richiede una refrigerazione standard e costerà appena 3-4 dollari; disponibili 200 milioni di dosi nel 2020 e 3 miliardi nel 2021.

Intanto la Germania ha già predisposto il piano per vaccinare la popolazione. Quello italiano non c'è, ma già accumula ritardi: solo metà delle Regioni ha indicato le strutture dove conservare il vaccino. Scoppia la polemica sul prossimo Dpcm e le misure in vista del Natale. Conte: niente vacanze sulla neve, non possiamo permettercelo. — *alle pagine 2-3*

E-COMMERCE

Vendite online. Il Single day dell'11 novembre a Hangzhou (Cina) dove Alibaba ha realizzato il record di vendite

Accordo Ice-Alibaba per le Pmi italiane

Ice e Alibaba hanno siglato un memorandum of understanding per la creazione del "Made in Italy Pavilion" all'interno di Alibaba.com, il marketplace B2B leader globale: una fiera online permanente, aperta 365 giorni l'anno per 24 ore al giorno e in grado di raggiungere 26 milioni di clienti professionali in 190 Paesi. È il primo progetto di questo genere in Europa che Alibaba lancia con un partner governativo.
Giovanna Mancini — *a pag. 14*

FARNESINA

APERTI A 26 MILIONI DI BUYER

di **Luigi Di Maio**

Caro direttore, viviamo tempi complicati, il cui portato più difficile da gestire è l'incertezza. La pandemia, e i riflessi sulla sanità e sulla prevenzione, rimangono al centro di ogni sforzo di questo Governo.
— *Continua a pag. 14*

CON 420 MILIONI

De' Longhi cresce negli Usa e rileva Capital Brands
Matteo Meneghello — *a pag. 23*

IMPIANTO A FERRARA

Con il riciclo chimico Moretec ricrea la plastica
Jacopo Giliberto — *a pag. 15*

SHOP ONLINE | robertocoin.com

ROBERTO COIN
LOVE IN VERONA COLLECTION

Conte: Recovery Plan a febbraio Gualtieri: crescita 2021 a rischio

LA MANOVRA

Il premier Conte ammette che sul Recovery Plan «siamo un poco» in ritardo e annuncia: sarà pronto a febbraio. Cabina di regia a Palazzo Chigi. Il ministro dell'Economia, Gualtieri ritiene possibile una crescita del 6% nel 2021, ma conferma che lo scenario è radicalmente peggiorato. Verso la proroga del 110% ma dipende dalle risorse. **Perrone e Trovati** — *a pag. 5*

DECISIVO IL RECOVERY PLAN

Confindustria: la manovra è debole sulla ripresa, la fase della ripartenza è rimandata
Nicoletta Picchio — *a pag. 5*

LA SVOLTA DELLA BANCA CENTRALE

In Cina addio al paracadute statale per i fallimenti

Basta ciambelle lanciate alle aziende che annaspano davanti alla scadenza dei bonds: via libera in Cina ai fallimenti controllati delle aziende, pubbliche e private. Cade dunque un tabù del sistema socialista con caratteristiche cinesi, tradizionalmente allergico ai fallimenti. La svolta arriva con l'ultimo rapporto sulla stabilità finanziaria della banca centrale: «i salvataggi bancari devono essere effettuati in modo sistematico e orientato al mercato». Negli ultimi sette anni, da quando è stato autorizzato il primo fallimento a Shanghai per mancato pagamento del debito corporate, i defaults sono balzati del 300%.
Rita Fatiguso — *a pag. 30*

PANORAMA

STATI UNITI

Le scelte di Biden: Blinken agli Esteri Yellen al Tesoro

Sarà Antony Blinken, diplomatico di lungo corso con la passione per la chitarra, il nuovo segretario di Stato americano. Il presidente eletto Joe Biden renderà noto oggi a Wilmington, la sua città, i nomi di alcuni componenti della squadra. Tra questi Janet Yellen ex governatrice della Fed sempre più probabile prima donna alla guida del Tesoro. Un ispanico, Mayorkas, alla Homeland Security e dunque dell'immigrazione. — *a pagina 28*

EFFETTO COVID

IL TRACOLLO DEMOGRAFICO PROSSIMO VENTURO
di **Alessandro Rosina** — *a pagina 26*

INDAGINE J. HENDERSON

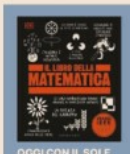
Dividendi globali: nel 2020 a rischio 224 miliardi

Secondo gli analisti della banca d'affari Janus Henderson il 2020 si avvia a chiudere con 224 miliardi di dollari di cedole in meno per gli investitori rispetto all'anno precedente, un taglio pari al 17,5%, meno pesante di quanto si prevedeva ad aprile. — *a pagina 20*

VOTO SULLO SCOSTAMENTO

Moratoria fiscale e partite Iva Le condizioni di Forza Italia

La moratoria fiscale e gli aiuti per le partite Iva, in particolare per coloro che sono finora rimasti esclusi dai vari ristori: queste le condizioni poste da Forza Italia per votare giovedì lo scostamento di bilancio. Più pacati anche la Lega e FI. — *a pagina 12*



OGGI CON IL SOLE
Il libro della matematica, un'opera rivoluzionaria
In edicola al prezzo di 12,90 euro oltre al quotidiano

.salute
SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

Anticorpi Covid efficaci per sei mesi

Agnese Codignola — *a pag. 37*

Rapporti
OROLOGI, VENDITE IN CALO RIMBALZO ATTESO NEL 2021

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Martedì **24 novembre** 2020
Anno LXXVI - Numero 325 - € 1,20
Santi Martiri Vietnamiti

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

LA LEGGE NON È UGUALE PER TUTTI

A sinistra «non ce n'è Coviddi»

La marcia Perugia-Assisi fu vietata dai professori del Cts ma i pacifisti la fecero lo stesso

Avessero disobbedito ai tecnici Matteo Salvini o Giorgia Meloni sarebbe venuto giù il mondo

Invece qui solo applausi e lodi Ma da quel giorno in Umbria il virus si è diffuso a dismisura

DI **FRANCESCO STORACE**

Il popolo chiuso in casa, ma per fare la marcia della Pace in tempo di Covid hanno fregato pure Mattarella. Solo ora si conosce formalmente il parere che il Comitato tecnico scientifico posto dal governo a guardia del contagio da coronavirus (...)

Segue a pagina **3**

Il Tempo di Oshø

A Natale il governo chiude le piste da sci

Carta a pagina **4**

Altri 630 decessi

In Italia oltre 50mila vittime Ma calano i positivi al virus

Carta a pagina **5**

Palazzo Chigi rimane diviso

Scontro sul ritorno a scuola Azzolina insiste, Sileri la gela

Ribezzo a pagina **4**

Proteste per la legge di bilancio

La rivolta dei sindaci «Risorse insufficienti»

Frasca a pagina **7**

A rischio licenziamento

Vigili fanno sesso nell'auto di servizio Ma la radio resta accesa

Ossino a pagina **22**

Trasporti nel caos nella Capitale e passeggeri infuriati. L'Atac: «Valutiamo sanzioni»

Manca il personale, si ferma la metro C

••• Trasporti romani nel caos. La metro C è rimasta bloccata per cinque ore. Cancelli chiusi da Pantano a San Giovanni. Il motivo? Mancava il personale. L'Atac, che faticosamente ha organizzato navette sostitutive, ha annunciato azioni legali. Passeggeri accalcati e infuriati alle fermate.

Magliaro a pagina **16**

La sentenza

Niente risarcimento al marito «cornuto»

Ievolella a pagina **13**

Richiamati i pensionati

Le ambulanze del Lazio restano senza autisti

Sbraga a pagina **17**

Nuovo nome al metrò di Roma. Da linea C a linea CciVostra

Ciba-Geigy®
soluzioni naturali per la disinfezione
CIBA ATOM PUR
è un disinfettante virucida pronto all'uso in soluzione acquosa che con un processo elettrolitico sviluppa ipoclorito di sodio nella misura dello 0,13%. Può essere spruzzato o nebulizzato a secoonda dell'uso.
Autorizzato dal ministero della salute
cibageigysrl cibageigysrl office@ciba-geigy.it
www.ciba-geigy.it +39 0731.083912

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo

La televisione va in onda 24 ore al giorno. Inevitabilmente consuma moltissimo materiale. Noi siamo abituati a vedere i canali principali, ma ce ne sono poi una serie di minori che, comunque, devono essere «alimentati». È vero che servirebbe qualche idea nuova, ma non mi sento di far colpa a chi dirige i canali televisivi, perché mi rendo conto di quante trasmissioni vengono quotidianamente confezionate e messe in onda. A proposito di trasmissioni, penso a «Un posto al sole» che continua ad andare in onda. Ho perso il conto di quanti personaggi siano invecchiati insieme alle storie che raccontano. (...)

Segue a pagina **24**

Martedì 24 Novembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 277 - 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

IN EDICOLA E IN DIGITALE

Chi dice

Col «no Mes», Letta e Sassoli fanno da sponda a Macron nello scontro con la Merkel per riscrivere i Trattati Ue

Tino Oldani a pagina 11

www.italiaoggi.it

ItaliaOggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Disponibile anche sul sito www.classabbonamenti.com

IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

I tecnici del Superbonus chiedono un ravvedimento operoso

Galli a pag. 34

Crisi aziendali, accordi più facili

In arrivo l'ennesima riforma del diritto fallimentare: per la ristrutturazione del debito basterà il consenso del 75% dei creditori. Anche per i dissenzienti

Accordi di ristrutturazione dei debiti semplificati e agevolati. Omologazioni anche contro il parere del fisco e termini per le iscrizioni delle ipoteche a 180 giorni. Sono queste alcune novità in arrivo per le imprese in tema di ristrutturazioni e fallimenti che confluiranno nel decreto Ristori 4 che oltre alla tregua fiscale di fine anno diventa un vero e proprio salva imprese. Le disposizioni saranno inserite nel decreto legge Ristori quater.

Bartelli a pag. 33

Sono 22.214 i medici e gli infermieri che sono stati contagiati dal Covid negli ultimi due mesi

In meno di due mesi si sono contagiati 22.214 medici e infermieri, una piccola città. E 35 di loro hanno perso la vita per questo motivo. Un esercito di contagiati, che purtroppo sta crescendo esponenzialmente: è grande come una cittadina di provincia, che si somma ai 31.062 che avevano già subito i morsi del Covid 19 da febbraio a settembre. Hanno preso quasi tutti il virus facendo il proprio dovere sul posto di lavoro: in quei 22.214 c'è personale ospedaliero, ci sono medici di base, ci sono operatori delle ambulanze. Bello chiamare eroi i medici e gli infermieri, ma criminale averli lasciati al fronte a mani nude a marzo e avere ripetuto sostanzialmente lo stesso errore oggi.

Bincher a pag. 4

GOVERNO PREOCCUPATO

Il 40% degli italiani non vorrebbe farsi vaccinare

Antonelli a pag. 6

EFFETTO COVID

Fisco, la lotta all'evasione dimezza gli obiettivi 2020

Bartelli a pag. 31

COSÌ NON SI VA AVANTI

Senza cambiamenti l'Italia finirà fuori strada

Cacopardo a pag. 5

DA BERLUSCONI E MELONI

Subito affondata la Federazione di cdx proposta da Salvini

Maffi a pag. 11

ENTI LOCALI

Tornano i buoni spesa per le famiglie in grave difficoltà

Cerisano a pag. 35

Per la Cassazione non basta la buona fede del venditore che ritiene non imponibile il trasferimento tra privati

Tassate anche le vendite su e-bay

Soggette a tassazione le vendite effettuate su e-bay. Non basta, infatti, la buona fede del contribuente che ritiene fiscalmente irrilevante i trasferimenti tra privati. La Cassazione ha dato ragione alle Entrate su tre avvisi di accertamento per avere il contribuente svolto attività di commercio di orologi su e-bay senza dichiarare né l'inizio dell'attività né emettere le fatture per le operazioni poste in essere né infine presentare le relative dichiarazioni annuali.

Bresciani a pag. 32

DIRITTO & ROVESCIO

***Luigi Carloni**, di Verona, stava studiando economia a Cà Foscari a Venezia. Quando aveva 20 anni, suo padre morì. Smise perciò gli studi e lavorò per sei anni alla Banca Cattolica del Veneto. Un altro sarebbe stato in banca per tutta la vita. Non Carloni che sei anni dopo si dimise e, di lì a poco, con la sua Index, è diventato leader mondiale delle impermeabilizzazioni degli edifici. Oggi esporta in cento paesi. Ha protetto l'Empire State Building di New York, le Petronas Towers di Kuala Lumpur, la Place Vendome di Parigi, il ponte Normandia di Le Havre, l'aeroporto di Singapore, lo Zenith Stadium di San Pietroburgo, il Johannesburg Stadium in Sudafrica, la stazione ferroviaria centro padana dell'AV progettata da **Santiago Calatrava**, il Parco della Musica di Roma, il Mart di Rovereto e via come se fosse un elenco telefonico. Questo vuol dire essere imprenditore: avere un progetto e realizzarlo. Adesso che Carloni ha ceduto l'azienda, con le opere d'arte che ha raccolto in una vita, ha creato il museo Palazzo Maffei di Verona con 350 capolavori. Gente così andrebbe clonata.*

CHI È LAPINI, LA PASIONARIA DELLO SCIOPERO FISCALE

Negozi chiusi? Niente tasse Rivolta di 50 mila negozianti

Anna Lapini

Anna Lapini, 65 anni, è la pasionaria che ha dichiarato la guerra fiscale. È presidente di ConfcommercioToscana. Vuole che la rivolta dalla Toscana si estenda a tutt'Italia, perciò ha scritto al suo presidente, cioè Carlo Sangalli, a capo di Confcommercio nazionale, per invitarlo a seguirne l'esempio. Spiega: «Ci si prospettano ristori spesso irrisori e senza concederci la sospensione della contribuzione fiscale. Le nostre aziende non hanno più risorse e preferiamo pagare dipendenti e fornitori rispetto a uno Stato che calpesta, le nostre ragioni di esistere. Perciò abbiamo incominciato a non pagare più le tasse».

Valentini a pag. 7

EFFETTO SOCIAL

Al Milano Fashion Global Summit tutte le sfide del lusso

Sottilaro da pag. 19

ANALISI IT MEDIA CONSULTING

Gli italiani hanno digerito anche la tv a pagamento

Secchi a pag. 21

RISTORATORI ALLA RISCOSSA

Gambero Rosso, arriva la guida *Ristoranti d'Italia 2021*

Ferroni a pag. 20

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Covid - La bozza del decreto Ristori 3

Superbonus - Il documento della Rete professioni tecniche

EBay - L'ordinanza sulle vendite tassate

Manovra - Il ddl di bilancio 2021 con le relazioni

DELIRIO INTERPRETATIVO

A Reggio Emilia il caffè acquistato al bar può essere bevuto solo quando si è a casa

Vecellio a pag. 5

Con «La riforma del no profit» a € 8,90 in più

1.599.000 Lettori (Audipress 2020/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 162 - Numero 325

QN Anno 21 - Numero 325

LA NAZIONE

MARTEDÌ 24 novembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

MD

La storia a lieto fine da Perugia

Colpita dal virus Parto d'urgenza L'abbraccio via web

Pontini a pagina **19**

DOMANI IN REGALO
SPECIALE SANIFICAZIONE PRIMA PARTE

MD

Il veto di Conte: niente sci a Natale

Altolà alle regioni. «Non possiamo ripetere l'errore di Ferragosto». Spiraglio sulla scuola: «Tentiamo di riaprire prima delle Feste» Per il premier tra una settimana nessuna regione in zona rossa. Vaccino, arriva quello 'italiano'. Ma la Germania batte tutti sul tempo

Servizi da p. **3** a p. **9**

Per «mancanza di personale»

Se a Roma si ferma la metropolitana

Raffaele Marmo

«Capitale corrotta, nazione infetta», l'antico titolo dell'Espresso del 1955 torna utile come metafora di quello che accade nella Capitale: basta cambiare a volte solo gli aggettivi. Ma certo, pur con tutti i decenni di onorato (si fa per dire) malcostume amministrativo, si rimane sempre amaramente stupefatti di fronte all'azzardo morale, prima che professionale, di cui sono capaci i gestori a vario titolo e livello della cosa pubblica a Roma. Succede tanto più quando la realtà è senza distinguo possibili: la Metro C della Capitale, in piena pandemia, quando il trasporto pubblico è vitale per sopravvivere, è stata chiusa nell'ora di punta della mattina «semplicemente» perché non c'erano sufficienti operatori in servizio.

Continua a pagina **2**

VISITA SURREALE AGLI UFFIZI: CAPOLAVORI NELLE SALE DESERTE IL COVID SEMBRA AVERE TOLTO IL SORRISO ANCHE A VENERE

LA GRANDE TRISTEZZA

Firenze, la galleria degli Uffizi, ora chiusi a causa della pandemia

Cecchi a pagina **9**

DALLE CITTA'

Firenze

Bonus spesa Due milioni per chi ha perso lavoro o reddito

Servizio in **Cronaca**

Firenze

«Stiamo fallendo» Il flash-mob degli ambulanti

Servizio in **Cronaca**

Firenze

L'odissea per chi esce dalla quarantena

Servizio in **Cronaca**

E a capo degli 007 sceglie una donna

L'usato sicuro di Biden nel nome di Obama

Pioli a pagina **17**

Charli, 16 anni, americana, batte ogni record

La reginetta di TikTok con 100 milioni di fan

Jannello a pagina **20**

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari* — Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 278 — Martedì 24 novembre 2020 — Oggi con *Album Orologi* — In Italia € 1,50

LA STRAGE CAUSATA DAL VIRUS

▲ **Bergamo, 18 marzo 2020**
Le bare sui camion dell'Esercito

I nostri 50 mila morti

di **Corrado Augias**

Dunque, abbiamo superato la soglia dei 50 mila morti da Covid, numero imponente, da grandi catastrofi, da battaglia ottocentesca, più del doppio di Austerlitz, un'immensa pianura disseminata di cadaveri. Come dobbiamo valutare questa cifra, a parte la doverosa umana pietà, che cosa dobbiamo farne, quale beneficio collettivo questi 50mila nostri compatrioti senza più occhi né voce possono ancora dare a noi sopravvissuti?

● *a pagina 28*

▲ **Castegnato, 2 novembre 2020**
Il presidente Mattarella al cimitero

Il Natale deciso dalla Ue

Il governo chiede a Bruxelles regole comuni per le festività. Conte: stop allo sci, non ripetiamo un altro Ferragosto
Spunta l'ipotesi di riaprire le scuole già a dicembre. Pronto nuovo Dpcm: tutta l'Italia diventerà zona gialla

Il premier sul Recovery Fund: ci sono ritardi, il piano a febbraio

Telefonate nei giorni scorsi di Conte al presidente francese Macron, alla cancelliera Merkel e a quello austriaco Kurz per stabilire una linea comune con i Paesi confinanti dell'Italia: l'obiettivo è impedire assembramenti sulle piste da sci europee nelle festività natalizie. Tra le misure allo studio per le vacanze c'è lo stop alla mobilità tra le regioni. E se venerdì 4 dicembre tutta l'Italia potrebbe tornare zona gialla, il governo lavora a riaprire le scuole a dicembre. Il premier infine ammette che ci sono ritardi sul Recovery Fund: il piano arriverà a febbraio.

di **Berizzi, Bocci, Ciriaco, Visetti, Zunino** ● *da pagina 2 pagina 4*
e **D'Argenio** ● *a pagina 8*

La scienza

Oxford taglia il traguardo I vaccini adesso sono tre

di **Elena Dusi** *e* **Antonello Guerrera**
● *alle pagine 6 e 7*

Blinken segretario di Stato, Yellen prima donna al Tesoro

Trump dice sì alla transizione Biden sceglie la sua squadra

▲ **Verso la Casa Bianca** Il presidente eletto Joe Biden con Antony Blinken

di **Anna Lombardi** ● *alle pagine 14 e 15*

La nuova via progressista

Renzi: la sinistra vince al centro

di **Matteo Renzi**
● *a pagina 12*

Giddens: ora serve un'alleanza globale

di **Enrico Franceschini**
● *a pagina 13*

Economia

L'opa su Creval di Crédit Agricole apre il risiko delle banche

di **Andrea Greco** *e* **Vittoria Puledda**
● *a pagina 22*

Alla ricerca del prezzo giusto

di **Andrea Resti**

L'offerta del Crédit Agricole per il 100% del Credito Valtellinese presenta diversi aspetti d'interesse. Viene dall'estero, dopo un lungo periodo.

● *a pagina 28*

Salvate l'onore degli statali

di **Tito Boeri** *e* **Roberto Perotti**

I sindacati confederali hanno scelto di far odiare i dipendenti pubblici dagli italiani. Hanno proclamato uno sciopero per il 9 dicembre.

● *a pagina 29*

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 Le Opere di Italo Calvino € 11,40

NZ

Rete unica Il ministro Gualtieri "Progetto strategico, Enel venda"
GIUSEPPE BOTTERO – P. 16

Cecenia "Via Capitan America" Il presidente Kadyrov: non è un eroe
GIUSEPPE AGLIASTRO – P. 13

Tff Capuano: il mio film sulla storia di un'orfana degli anni di piombo
CAPRARA, DELLA CASA E LEVANTESI KEZICH – P. 24

MD -3 PROSSIMA APERTURA SARZANA (SP) VIALE XXV APRILE

LA STAMPA

MARTEDÌ 24 NOVEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.323 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

MD -3 PROSSIMA APERTURA SARZANA (SP) VIALE XXV APRILE

FORZA ITALIA E IL GOVERNO

Aiuti agli autonomi asse con Berlusconi Brunetta: Salvini e Meloni ci seguano

ALESSANDRO BARBERA

«Voteremo sì alle nuove spese» del governo. In un'intervista a «La Stampa», Renato Brunetta, responsabile economico di Forza Italia, spiega di essere a favore di un maxi-decreto di aiuti a imprese e partite Iva. L'ex ministro si augura che anche i leader Meloni e Salvini votino sì a queste misure. – P. 8 BARONI, CARRATELLI, MONTICELLI – P. 8-9

LE RIFORME DA FARE PRIMA DELL'ANTIDOTO

MA L'ULTIMO MIGLIO PUNISCE I GIOVANI

MARIO DEAGLIO

In tutte le gare, l'ultimo giro, l'ultima curva, gli ultimi cento metri sono la parte più dura: è qui che si decide chi è il vincitore. Quella contro il Covid è ben più che una gara, si tratta di una lotta mortale tra il virus e noi. E nell'affrontarla abbiamo due grandi vulnerabilità: la prima è la salute, la seconda è l'economia. Tra l'esigenza economica e l'esigenza medica il conflitto è chiaro e aperto e il ragionevole compromesso raggiunto in primavera-estate ora non tiene più.

CONTINUA A PAGINA 21

L'ANALISI

TROPPE MISURE DI ASSISTENZIALISMO

GLI SGRAVI AL SUD METADONE SOCIALE

ALBERTO BRAMBILLA*

Dopo il "decreto agosto" la legge di bilancio conferma gli sgravi contributivi al Sud aggiungendo la giustificazione dell'emergenza causata dalla pandemia da Sars-Cov2.

CONTINUA A PAGINA 21

CURVA IN FLESSIONE, MA IERI 630 MORTI. IL PREMIER SU LA7 ANTICIPA LE PROSSIME MISURE

Conte: Natale senza sci ma riapriamo le scuole

"No tavolate il 25 dicembre, non vogliamo ripetere l'effetto Ferragosto" Cirio: "Suicida chiudere le montagne". Toti: "A rischio 120 mila posti"

Il premier Conte anticipa le prossime misure anti-Covid: «Natale senza sci ma riapriamo le scuole. Niente tavolate il 25 dicembre per non ripetere l'effetto Ferragosto». Ma i governatori insorgono. Cirio: «Suicida chiudere le montagne». – PP. 2-7

IL REPORTAGE

UN SETTORE CHE VALE PIÙ DI DIECI MILIARDI

La paura del Sestriere "Così siamo rovinati"

NICCOLÒ ZANCAN INVIATO A SESTRIERE

C'è qualcuno? Negozi chiusi. Nessun rumore. Solo i passi svelti di una signora sulla Strada Provinciale 23 del Colle del Sestriere. «Siamo rovinati, fregati, morti» dice senza smettere di marciare. «Qui tutti lavoriamo con lo sci, ora è finita». – P. 5

L'INTERVISTA

L'annuncio di Fauci: tra venti giorni vaccini in Usa e in Italia

PAOLO MASTROLILLI

AP PHOTO/EVAN VUCCI

IL CONSIGLIERE SANITARIO DELLA CASA BIANCA, TONY FAUCI – P. 3

PASSAGGIO DI CONSEGNE ALLA CASA BIANCA

Trump dà il via libera alla transizione

FRANCESCO SEMPRINI – PP. 14-15

LA SQUADRA DEL NUOVO PRESIDENTE

SE BIDEN SI AFFIDA A BLINKEN E YELLEN

GIANNI RIOTTA

«Può Trump organizzare un colpo di Stato e restare alla Casa Bianca?» si chiedeva ieri il quotidiano britannico The Guardian e, in tutta serenità, possiamo rispondere agli autorevoli colleghi: non può.

CONTINUA A PAGINA 21

I DIRITTI

GIORNATA CONTRO LA VIOLENZA SULLE DONNE

La forza di Gessica "Guardate la mia foto rinascere è possibile"

FRANCO GIUBILEI

Gessica Notaro

«Il senso del video che ho pubblicato sul profilo Facebook è far capire che da una tragedia come quella che ho vissuto si può rinascere, risalire, rifiorire». È un breve racconto per immagini, che riassume la vita di Gessica Notaro negli ultimi 4 anni, dopo la bestiale aggressione con l'acido del suo ex fidanzato. – P. 11

IL CASO

POLEMICA PER IL TWEET DI ALESSANDRO LATERZA

L'EDITORE MASCHIO CHE ASPETTA UN'ALTRA MORANTE

ELENA LOEWENTHAL

Questione di forma? Ma la forma è anche sempre sostanza. Prendiamo una domanda che suoni più o meno così: «Qual è lo stato della letteratura italiana oggi?» e proviamo a cambiare la forma: «Scrittori maschi, ne abbiamo?». Sembrano due questioni lontanissime fra loro, eppure non è affatto così, a giudicare dal sondaggio che un editore ha lanciato in questi giorni su twitter, chiedendosi come mai da Elsa Morante e Natalia Ginzburg in poi non esistano più scrittrici italiane degne di tale nome. Non ne fa una questione di stile (sic!): quello, dice, c'è. Ma la letteratura, spiega, non è fatta soltanto di stile.

CONTINUA A PAGINA 22

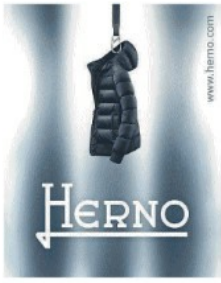
TFF
sinatra
Galerie de Beauté
BLACK FRIDAY -40%
GUARDA, SCEGLI, REGALA
www.sinatraprofumerie.it

BUONGIORNO

Prezzi imbattibili

MATTIA FELTRI

Ieri, per il quindicesimo giorno consecutivo, Salvini ha detto che... (un momento di pazienza, prodotti salvinian-leghisti in vendita su Amazon: libro «Secondo Matteo – Follia e coraggio per cambiare il paese» di Matteo Salvini a 10.20 euro, formato kindle a 9.99, t-shirt Lega-Salvini premier assortimento in cinque colori a 19.99, felpa con cappuccio Lega-Salvini premier assortimento in otto colori a 36.99, felpa verde con cappuccio Sole delle Alpi-Lega a 22.99, t-shirt verde Sole delle Alpi-Lega a 12.99, t-shirt «Io sto con Salvini» a maniche lunghe assortimento in dieci colori a 19.99, a maniche corte a 16.99, imperdibile maglione natalizio con Salvini su ruspa e scritta «Buon Natale solo agli italiani» assortimento in quattro colori a 29.95, variante t-shirt «Buon Natale solo agli italiani» a maniche lunghe a 19.99, a maniche corte a 14.99, felpa Lega Nord-Padania assortimento in otto colori a 36.99, t-shirt cheerleader Lega-Salvini a 16.99, t-shirt con effigie di Salvini assortimento in sette colori a 16.99, bandiera della Padania a 7.95, bandiera large Padania a 59.99, bandiera da tavola Padania a 6.95, felpa Matteo Salvini confidence con cappuccio assortimento cinque colori a 32.99, body tutina bimbo neonato Sole delle Alpi bianco a 16.99, canottiera Salvini premier con Alberto da Giussano assortimento sei colori a 19.99, t-shirt con tricolore ed effigie di Matteo Salvini a 19.99, calendario da parete verticale 2021 a 7.99, felpa «settantallora» con Sole delle Alpi e nome della regione a scelta a 24.99)... ha detto che Amazon fa concorrenza sleale e lui sta con i piccoli commercianti. —



IL CALORE CI UNISCE.
Italgas
www.italgas.it

Cattolica dovrà cedere a Generali il 30% degli asset riassicurativi

Emergono i dettagli dell'accordo tra i due gruppi. Alla controllata Welion la liquidazione dei sinistri infortuni e malattia

Messia a pagina 8

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Tutto il meglio del Milano Fashion Global Summit 2020

Al via ieri la prima edizione phygital, che durerà una settimana

Speciale in *MF Fashion*

Anno XXXII n. 232
Martedì 24 Novembre 2020
€2,00 Class editori

IL CALORE CI UNISCE.
Italgas
www.italgas.it

NOZZE DI NATALE IL CRÉDIT AGRICOLE LANCIA SUL CREVAL UN'OPA CON UN PREMIO DEL 21%

Banche, risiko sotto l'albero

*L'offerta da 735 milioni **cash** dell'istituto **francese** fa volare il **titolo** valtellinese Si infittiscono le **voci** di nozze **Banco Bpm-Bper**. Ubi compra le polizze **Aviva** **Mustier** prossimo a **cedere**: il matrimonio **Unicredit-Montepaschi** si può fare*

L'ITALIA AVARA DEL CENSIS: PIÙ POVERI E BOOM RISPARMIO. SPETTRO PATRIMONIALE

RILEVATA CAPITAL BRANDS

La mossa americana di De' Longhi: 420 milioni per il gruppo dei frullatori compatti

OGGI IL PIANO

Negli Usa Enel confida nella spinta di Biden

GRUPPO BENETTON

Atlantia sale in borsa dopo la nomina di Laghi al vertice di Edizione

Messaggero Marittimo

Primo Piano

Rossi, Assoporti: Siamo ancora dentro la crisi

I porti italiani devono farsi trovare pronti per la ripresa

Redazione

LIVORNO Abbiamo intervistato il presidente di Assoporti Daniele Rossi, perchè ci presentasse una panoramica del momento attuale in cui vivono i porti italiani. Nonostante il lockdown la portualità non si è fermata, subendo comunque un duro colpo economicamente parlando. Da questa crisi ancora non siamo usciti, e quando la ripresa sarà avviata i nostri scali dovranno essere pronti con infrastrutture adeguate, molte delle quali già finanziate. Prima di concludere Daniele Rossi risponde alla nostra domanda di carattere mondiale, che ci mette in relazione con Cina, Via della Seta e America. L'elezione del nuovo presidente per Rossi, non inciderà sulla situazione attuale, così come i cinesi potranno affacciarsi sì sul mercato europeo e italiano, nello stesso modo di tutti gli altri possibili investitori.

Il Piccolo

Trieste

il rebus del successore alla torre del lloyd

Sommariva presidente del Porto della Spezia

Nomina ufficializzata dal governatore Toti. L' ex segretario generale: «Onorato, ma lasciare Trieste e Zeno mi addolora»

DIEGO D' AMELIO

TRIESTE CRONACA

Sommariva presidente del Porto della Spezia

BLACK FRIDAY
SCONTI MAI VISTI PRIMA!
BLACKFRIDAY -23%
BLACKFRIDAY -30%
BLACKFRIDAY -27%
BLACKFRIDAY -40%
BLACKFRIDAY -46%
BLACKFRIDAY -24%

Il connubio triestino è finito. Il segretario generale dell' Autorità portuale Mario Sommariva lascerà Trieste, per assumere la presidenza dell' Authority del Mar Ligure orientale, con sede alla Spezia. La notizia era nell' aria ed è stata ufficializzata ieri con un tweet dal governatore della Liguria Giovanni Toti, che ha dato l' assenso all' indicazione avanzata dal ministero dei Trasporti. «Su proposta del ministro De Micheli ho firmato l' intesa su Paolo Emilio Signorini per il Porto di Genova e Savona e Mario Sommariva per quello della Spezia. Buon lavoro a entrambi per le moltissime cose che abbiamo da fare per far ripartire la Liguria». Con queste parole Toti ha reso nota la decisione del Mit, che ha a sua volta già confermato Zeno D' Agostino alla presidenza del Porto di Trieste. Sommariva subentrerà a Carla Roncallo, passata all' Autorità dei Trasporti. Nato a Genova nel 1957, Sommariva arriva ai vertici della portualità italiana dopo due mandati da segretario generale a Trieste e altrettanti a Bari. Ruoli ricoperti dopo una lunga militanza nella Cgil, dove è stato segretario nazionale per il Dipartimento mari, porti e logistica. Sommariva si dice «onorato di questo incarico per cui sono stato scelto dalla ministra De Micheli e dal presidente Toti, e ringrazio entrambi. Comincia per me una grande sfida, ma il lavoro svolto da chi mi ha preceduto mi fa trovare un porto efficiente e nel quale regna forte armonia fra tutte le componenti. Ho un sentimento molto ambivalente: c' è la grande gioia, ma anche una forte malinconia per dover lasciare una città, un porto e un presidente che mi hanno dato moltissimo. Il rapporto con Zeno D' Agostino è stato straordinario, lasciare lui e la città mi addolora». D' Agostino non nasconde le preoccupazioni: «Sono diviso - sospira - tra la gioia per Mario e ciò che questo comporta. Sommariva riceve un riconoscimento della sua professionalità, capacità e grande umanità, ma sarà impossibile trovare una persona come lui. Ma siamo felici: la nomina è arrivata durante la conferenza dei presidenti delle Autorità portuali e il commento sulle capacità di Mario è stato unanime. Subito dopo, hanno cominciato a chiedermi cosa faremo». La scelta del sostituto spetta al presidente, che potrà operare una scelta interna o esterna all' Ap. D' Agostino ha voluto attendere l' ufficializzazione della nomina per cominciare i sondaggi, ma è probabile che la delega totale che Sommariva aveva in porto venga suddivisa tra più figure dirigenziali interne, coordinate dal nuovo segretario generale. «Lasciamo un po' decantare e poi vedremo», dice D' Agostino, che invita la politica a non intromettersi nella designazione: «Condizionare la scelta del segretario generale significa creare il presupposto per una gestione non ottimale dell' Autorità. Ovunque è successo abbiamo visto com' è andata». «Avremmo preferito che la coppia continuasse - ammette il presidente di Confetra Stefano Visintin - ma capiamo che Sommariva si sia guadagnato sul campo il ruolo di presidente. La scelta del sostituto sarà molto difficile e non invidio il prossimo segretario generale, che sarà sempre paragonato a una persona dalle grandi capacità d' ascolto com' è Mario». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

confermata la nomina

Sommariva lascia l' Autorità di sistema e diventa presidente al porto di La Spezia

«Provo gioia e malinconia perché devo andare» confessa il segretario che stava mettendo ordine a Portorosega

DIEGO D' AMELIO

MONFALCONE CRONACA

Sommariva lascia l'Autorità di sistema e diventa presidente al porto di La Spezia

«Provo gioia e malinconia perché devo andare» confessa il segretario che stava mettendo ordine a Portorosega

Allarme lavoratori della Compagnia: «A rischio le nostre professionalità»

autocar

Il segretario generale dell' Autorità portuale Mario Sommariva lascerà Trieste, per assumere la presidenza dell' Authority del Mar Ligure orientale, con sede alla Spezia. La notizia è stata ufficializzata ieri con un tweet dal governatore della Liguria Giovanni Toti, che ha dato l' assenso all' indicazione avanzata dal ministero dei Trasporti. Sommariva, tra l' altro, nelle ultime settimane si è molto speso per cercare di mettere ordine a Portorosega tra le imprese. «Su proposta del ministro De Micheli ho firmato l' intesa su Paolo Emilio Signorini per il Porto di Genova e Savona e Mario Sommariva per quello della Spezia. Buon lavoro a entrambi per le moltissime cose che abbiamo da fare per far ripartire la Liguria». Con queste parole Toti ha reso nota la decisione del Mit, che ha a sua volta già confermato Zeno D' Agostino alla presidenza del Porto di Trieste. Sommariva subentrerà a Carla Roncallo, passata all' Autorità dei Trasporti. Nato a Genova nel 1957, Sommariva arriva ai vertici della portualità italiana dopo due mandati da segretario generale a Trieste e altrettanti a Bari. Ruoli ricoperti dopo una lunga militanza nella Cgil, dove è stato segretario nazionale per il Dipartimento mari, porti e logistica. Sommariva si dice «onorato di questo incarico per cui sono stato scelto dalla ministra De Micheli e dal presidente Toti, che ringrazio entrambi. Comincia per me una grande sfida, ma il lavoro svolto da chi mi ha preceduto mi fa trovare un porto efficiente e dove regna forte armonia fra tutte le componenti. Ho un sentimento molto ambivalente: c' è la grande gioia, ma anche una forte malinconia per dover lasciare una città, un porto e un presidente che mi hanno dato moltissimo. Il rapporto con Zeno è stato straordinario, lasciare lui e la città mi addolora». D' Agostino non nasconde le preoccupazioni: «Sono diviso - sospira - tra la gioia per Mario e ciò che questo comporta. Sommariva riceve un riconoscimento della sua professionalità, ma sarà impossibile trovare una persona come lui. Ma siamo felici: la nomina è arrivata durante la conferenza dei presidenti delle Autorità portuali e il commento sulle capacità di Mario è stato unanime. Subito dopo, hanno cominciato a chiedermi cosa faremo». La scelta del sostituto spetta al presidente, che potrà operare una scelta interna o esterna all' Ap. D' Agostino ha voluto attendere l' ufficializzazione della nomina per cominciare i sondaggi, ma è probabile che la delega totale che Sommariva aveva in porto venga suddivisa tra più figure dirigenziali interne, coordinate dal nuovo segretario generale. «Lasciamo un po' decantare e poi vedremo», dice D' Agostino, che invita la politica a non intromettersi nella designazione: «Condizionare la scelta del segretario generale significa creare il presupposto per una gestione non ottimale dell' Autorità. Ovunque è successo abbiamo visto com' è andata». «Avremmo preferito che la coppia continuasse - ammette il presidente di Confetra Stefano Visintin - ma capiamo che Sommariva si sia guadagnato sul campo il ruolo di presidente. La scelta del sostituto sarà molto difficile e non invidio il prossimo segretario generale, che sarà sempre paragonato a una persona dalle grandi capacità d' ascolto com' è Mario». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

maretta nello scalo monfalconese

Allarme lavoratori della Compagnia: «A rischio le nostre professionalità»

GIULIO GARAU

MONFALCONE CRONACA

Sommariva lascia l'Autorità di sistema e diventa presidente al porto di La Spezia

«Privo i gioia e malinconia perché devo andare» confessa il segretario che stava mettendo ordine a Portorosega

Allarme lavoratori della Compagnia: «A rischio le nostre professionalità»

autocar
USATO D'ECCELLENZA
Via Nazionale, 19 - Mulinacce - Ud
tel. 0432 722161 - www.autocarfvg.it
IN RISPETTO ALLE DISPOSIZIONI VIGENTI, CHIARIAMO CHE LA NOSTRA ATTIVITÀ PUÒ ESSERE RAGGIUNTA DA COMUNI DIVERSI DA QUELLI DI RESIDENZA.
FINO A 84 MESI
CERTIFICATO
DA 12 A 36 MESI

Non si sono ancora calmate le acque nel porto di Monfalcone dopo le tensioni di qualche settimana fa a causa dell' intervento di due gruisti livornesi della MarterNeri che invece di fare formazione sono saliti a bordo di una nave per lo scarico della cellulosa. Dopo l' apparente rientro delle tensioni e la partecipazione dei sindacati a un tavolo, la Filt-Cgil ma in particolare i lavoratori della Compagnia portuale (Cpm) si sono sfilati e hanno denunciato il «rischio della mancato riconoscimento della loro professionalità e degli stessi posti di lavoro di Cpm». Alcuni giorni fa infatti, non senza difficoltà, le imprese portuali su spinta del segretario dell' Autorità di sistema, Mario Sommariva, hanno firmato un protocollo di intesa sul lavoro, una tregua per abbassare le tensioni sociali e la rivalità delle imprese. Una rivalità innescata dalla volontà dell' Autorità di sistema, che da poco ha preso in mano la gestione del porto, di riorganizzare le attività con nuove concessioni. Le imprese devono diventare terminalisti in grado di trovare traffici e organizzare il lavoro in banchina. Il clima da mesi era torrido in porto, si è accesa la rivalità tra MarterNeri (lavora principalmente su traffici e magazzini) e Compagnia Portuale che si occupa del lavoro in banchina (per MarterNeri). Ed ora che si aprono nuove prospettive di sviluppo il clima si è arroventato, si è accesa la concorrenza. E il sindacato, in particolare la Filt-Cgil con il segretario Sasa Culev ha lanciato un monito alle stesse imprese di «Non farsi concorrenza a spese degli operai». Sembrava che con la firma del protocollo sul lavoro gli animi si fossero calmati. Non è così. In una nota gli stessi lavoratori di Cpm spiegano di voler «rigettare i contenuti del verbale che non prevede assunzioni tra imprese, non prevede la certezza dei posti di lavoro per nessuna azienda oggi operante in porto, non garantisce il riconoscimento delle professionalità maturate». Ma soprattutto, accusano i lavoratori, «Elimina la centralità della Compagnia nelle operazioni portuali e consegna alla MarterNeri, senza i necessari requisiti, la piena titolarità di impresa articolo 16 come prevede la legge 84/94». I lavoratori di Cpm chiedono all' Autorità di sistema di rivedere la propria posizione e un incontro. In gioco non ci sono solo i lavoratori di Cpm, ma quelli dell' impresa Alto Adriatico (assieme hanno organizzato il picchetto di protesta bloccando le operazioni di sbarco quando erano intervenuti i gruisti livornesi). Quello è uno dei bacini dove la stessa MarterNeri oltre che a pescare per i picchi di lavoro dovrebbe attingere per le assunzioni. Ma i lavoratori di Cpm non ci stanno, non voglio passare a lavorare per MarterNeri con condizioni contrattuali peggiorative. «L' accordo era equilibrato - spiega Culev - ma non soddisfacente in quanto privo di risposte sulle assunzioni e senza necessarie garanzie per i lavoratori di Cpm». -© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

adriafer

Nasce Easywagon per noleggi rapidi di carri ferroviari

DIEGO D' AMELIO

Sommariva presidente del Porto della Spezia

BLACK FRIDAY

Al porto di Trieste arriva "Easywagon", un nuovo servizio rivolto agli operatori ferroviari del polo logistico regionale per semplificare l' utilizzo dei carri in composizione ai treni in arrivo e partenza e per la realizzazione di nuovi servizi. L' iniziativa promossa da Adriafer, controllata al 100% dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e dall' operatore tedesco Vtg Rail Europe, consiste in un' innovativa modalità di noleggio carri a giornata e con breve preavviso. Grazie al nuovo progetto, primo del genere in Italia in area portuale, le imprese ferroviarie e Mto (operatori intermodali) accreditati, potranno prenotare in modo trasparente e alle stesse condizioni una muta di carri solo per le giornate di effettivo utilizzo. --

Ansa

Trieste

Porti: Trieste, servizio sostegno ferrovia e intermodalità

Innovativo in Italia, Easywagon di Adriafer e Vtg Rail Europe

(ANSA) - TRIESTE, 23 NOV - Dinamismo e piena operatività al porto di Trieste, nonostante il difficile momento di crisi: è stato lanciato Easywagon, nuovo servizio per operatori ferroviari del polo logistico regionale. L' iniziativa promossa da Adriafer (100% 'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e VTG Rail Europe), consiste in un' innovativa modalità di noleggio carri a giornata e con breve preavviso. E' il primo progetto del genere in Italia in area portuale, evitando di pagare i giorni di non utilizzo. Le imprese ferroviarie e MTO (operatori intermodali) accreditati, potranno prenotare in modo trasparente e alle medesime condizioni, infatti, una muta di carri solo per le giornate di effettivo utilizzo. Questa operazione mira ad agevolare i servizi ferroviari in start-up dal porto di Trieste che non dovranno più sostenere il rischio di un noleggio carri annuale. La prima muta messa a disposizione è composta da carri "twin", adatti al trasporto di semirimorchi, casse mobili e container, ma è previsto l' incremento nel numero di mute a disposizione anche con carri di diversa tipologia. "Si tratta di un progetto innovativo che vede ulteriormente sostenuta e rafforzata la forte specializzazione del porto di Trieste sulla componente treni - spiega Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale - e che porta a creare nuove opportunità di sviluppo intermodale. Uno degli obiettivi del porto è infatti aumentare la presenza di nuove imprese ferroviarie e Easywagon è stato pensato proprio con questa filosofia". (ANSA).

Corriere Quotidiano

Trieste

Porti: Trieste, servizio sostegno ferrovia e intermodalità

(ANSA) - TRIESTE, 23 NOV - Dinamismo e piena operatività al porto di Trieste, nonostante il difficile momento di crisi: è stato lanciato Easywagon, nuovo servizio per operatori ferroviari del polo logistico regionale. L' iniziativa promossa da Adriafer (100% 'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e VTG Rail Europe), consiste in un' innovativa modalità di noleggio carri a giornata e con breve preavviso. E' il primo progetto Advertisements del genere in Italia in areaportuale, evitando di pagare i giorni di non utilizzo.Le imprese ferroviarie e MTO (operatori intermodali)accreditati, potranno prenotare in modo trasparente e allemedesime condizioni, infatti, una muta di carri solo per legiornate di effettivo utilizzo. Questa operazione mira adagevolare i servizi ferroviari in start-up dal porto di Triesteche non dovranno più sostenere il rischio di un noleggio carriannuale. La prima muta messa a disposizione è composta da carri "twin", adatti al trasporto di semirimorchi, casse mobili econtainer, ma è previsto l' incremento nel numero di mute adisposizione anche con carri di diversa tipologia."Si tratta di un progetto innovativo che vede ulteriormentesostenuta e rafforzata la forte specializzazione del porto diTrieste sulla componente treni - spiega Zeno D' Agostino,presidente dell' Autorità di Sistema Portuale - e che porta acreare nuove opportunità di sviluppo intermodale. Uno degliobiettivi del porto è infatti aumentare la presenza di nuoveimprese ferroviarie e Easywagon è stato pensato proprio conquesta filosofia". (ANSA). Fonte Ansa.it Advertisements Condividi su: Tweet WhatsApp Telegram.

FerPress

Trieste

Nel porto di Trieste nasce Easywagon per sostenere imprese ferroviarie e operatori intermodali

(FERPRESS) Trieste, 23 NOV Dinamismo e piena operatività al porto di Trieste, nonostante il difficile momento di crisi. E' stato lanciato nei giorni scorsi Easywagon: il nuovo servizio rivolto agli operatori ferroviari del polo logistico regionale per semplificare l'utilizzo dei carri in composizione ai treni in arrivo e partenza e per la realizzazione di nuovi servizi.L'iniziativa promossa da Adriafer, controllata al 100% dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e dall'operatore tedesco VTG Rail Europe, consiste in un'innovativa modalità di noleggio carri a giornata e con breve preavviso. Grazie al nuovo progetto, primo del genere in Italia in area portuale, tutte le imprese ferroviarie e MTO (operatori intermodali) accreditati, potranno prenotare in modo trasparente e alle medesime condizioni una muta di carri solo per le giornate di effettivo utilizzo. Questa operazione mira ad agevolare i servizi ferroviari in start-up dal porto di Trieste che non dovranno più sostenere il rischio di un noleggio carri annuale e le eventuali giornate di inutilizzo. La prima muta messa a disposizione è composta da carri twin, adatti al trasporto di semirimorchi, casse mobili e container, ma è previsto l'incremento nel numero di mute a disposizione anche con carri di diversa tipologia.Si tratta di un progetto innovativo che vede ulteriormente sostenuta e rafforzata la forte specializzazione del porto di Trieste sulla componente treni spiega Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale e che porta a creare nuove opportunità di sviluppo intermodale. Uno degli obiettivi del porto è infatti quello di aumentare la presenza di nuove imprese ferroviarie e Easywagon è stato pensato proprio con questa filosofia.

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

Il Nautilus

Trieste

NASCE EASYWAGON SERVIZIO INNOVATIVO, UNICO IN ITALIA, PROMOSSO DA ADRIAFER E VTG RAIL EUROPE PER SOSTENERE IMPRESE FERROVIARIE E OPERATORI INTERMODALI

Trieste- Dinamismo e piena operatività al porto di Trieste, nonostante il difficile momento di crisi. E' stato lanciato nei giorni scorsi Easywagon: il nuovo servizio rivolto agli operatori ferroviari del polo logistico regionale per semplificare l' utilizzo dei carri in composizione ai treni in arrivo e partenza e per la realizzazione di nuovi servizi. L' iniziativa promossa da Adriafer, controllata al 100% dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e dall' operatore tedesco VTG Rail Europe, consiste in un' innovativa modalità di noleggio carri a giornata e con breve preavviso. Grazie al nuovo progetto, primo del genere in Italia in area portuale, tutte le imprese ferroviarie e MTO (operatori intermodali) accreditati, potranno prenotare in modo trasparente e alle medesime condizioni una muta di carri solo per le giornate di effettivo utilizzo. Questa operazione mira ad agevolare i servizi ferroviari in start-up dal porto di Trieste che non dovranno più sostenere il rischio di un noleggio carri annuale e le eventuali giornate di inutilizzo. La prima muta messa a disposizione è composta da carri 'twin', adatti al trasporto di semirimorchi, casse mobili e container, ma è previsto l' incremento nel numero di mute a disposizione anche con carri di diversa tipologia. 'Si tratta di un progetto innovativo che vede ulteriormente sostenuta e rafforzata la forte specializzazione del porto di Trieste sulla componente treni - spiega Zeno D' Agostino, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale - e che porta a creare nuove opportunità di sviluppo intermodale. Uno degli obiettivi del porto è infatti quello di aumentare la presenza di nuove imprese ferroviarie e Easywagon è stato pensato proprio con questa filosofia'.

Informare

Trieste

A Trieste è stato attivato un servizio di noleggio di carri ferroviari a giornata e con breve preavviso

Iniziativa di Adriafer in collaborazione con l' operatore tedesco VTG Rail Europe Adriafer, la società integralmente controllata dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che opera le manovre ferroviarie nel porto di Trieste, e l' operatore tedesco VTG Rail Europe hanno presentato Easywagon, un nuovo servizio rivolto agli operatori ferroviari del polo logistico regionale per semplificare l' utilizzo dei carri ferroviari in composizione ai treni in arrivo e partenza e per la realizzazione di nuovi servizi. L' iniziativa consiste in un' innovativa modalità di noleggio carri a giornata e con breve preavviso. L' ente portuale ha specificato che, grazie al nuovo progetto, primo del genere in Italia in area portuale, tutte le imprese ferroviarie e MTO (operatori intermodali) accreditati potranno prenotare in modo trasparente e alle medesime condizioni una muta di carri solo per le giornate di effettivo utilizzo. Inoltre l' AdSP ha spiegato che questa operazione mira ad agevolare i servizi ferroviari in start-up dal porto di Trieste che non dovranno più sostenere il rischio di un noleggio carri annuale e le eventuali giornate di inutilizzo. La prima muta messa a disposizione è composta da carri "twin", adatti al trasporto di semirimorchi, casse mobili e container, ma è previsto l' incremento nel numero di mute a disposizione anche con carri di diversa tipologia. «Si tratta - ha evidenziato il presidente dell' AdSP dell' Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino - di un progetto innovativo che vede ulteriormente sostenuta e rafforzata la forte specializzazione del porto di Trieste sulla componente treni e che porta a creare nuove opportunità di sviluppo intermodale. Uno degli obiettivi del porto è infatti quello di aumentare la presenza di nuove imprese ferroviarie e Easywagon è stato pensato proprio con questa filosofia».

Messaggero Marittimo

Trieste

A Trieste nasce Easywagon

Redazione

TRIESTE A Trieste nasce Easywagon, a conferma del dinamismo e della piena operatività del porto di Trieste, nonostante il difficile momento di crisi. Il nuovo servizio Easywagon, lanciato nei giorni scorsi, è rivolto agli operatori ferroviari del polo logistico regionale per semplificare l'utilizzo dei carri in composizione ai treni in arrivo e partenza e per la realizzazione di nuovi servizi. L'iniziativa promossa da Adriafer, controllata al 100% dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale e dall'operatore tedesco VTG Rail Europe, consiste in un'innovativa modalità di noleggio carri a giornata e con breve preavviso. Grazie al nuovo progetto, primo del genere in Italia in area portuale, tutte le imprese ferroviarie e MTO (operatori intermodali) accreditati, potranno prenotare in modo trasparente e alle medesime condizioni una muta di carri solo per le giornate di effettivo utilizzo. Questa operazione mira ad agevolare i servizi ferroviari in start-up dal porto di Trieste che non dovranno più sostenere il rischio di un noleggio carri annuale e le eventuali giornate di inutilizzo. La prima muta messa a disposizione è composta da carri twin, adatti al trasporto di semirimorchi, casse mobili e container, ma è previsto l'incremento nel numero di mute a disposizione anche con carri di diversa tipologia. Si tratta di un progetto innovativo che vede ulteriormente sostenuta e rafforzata la forte specializzazione del porto di Trieste sulla componente treni spiega Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema portuale e che porta a creare nuove opportunità di sviluppo intermodale. Uno degli obiettivi del porto è infatti quello di aumentare la presenza di nuove imprese ferroviarie e Easywagon è stato pensato proprio con questa filosofia. A questo link un video sul nuovo servizio ferroviario: https://youtu.be/LnhW9rv0-7k

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

Ship Mag

Trieste

Trieste, nasce Easywagon per sostenere imprese ferroviarie e operatori intermodali

Redazione

Trieste - E' partito Easywagon : il nuovo servizio rivolto agli operatori ferroviari del polo logistico del Friuli-Venezia Giulia per semplificare l' utilizzo dei carri in composizione ai treni in arrivo e partenza e per la realizzazione di nuovi servizi. L' iniziativa promossa da Adriafer (nella foto lo staff della società), controllata al 100% dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Oriental e e dall' operatore tedesco VTG Rail Europe , consiste in una modalità di noleggio carri a giornata e con breve preavviso. Grazie al nuovo progetto, primo del genere in Italia in area portuale, tutte le imprese ferroviari e e MTO (operatori intermodali) accreditati, potranno prenotare in modo trasparente e alle medesime condizioni una muta di carri solo per le giornate di effettivo utilizzo. Questa operazione mira ad agevolare i servizi ferroviari in start-up dal porto di Trieste che non dovranno più sostenere il rischio di un noleggio carri annuale e le eventuali giornate di inutilizzo. La prima muta messa a disposizione è composta da carri 'twin', adatti al trasporto di semirimorchi, casse mobili e container, ma è previsto l' incremento nel numero di mute a disposizione anche con carri di diversa tipologia. 'Si tratta di un progetto innovativo che vede ulteriormente sostenuta e rafforzata la forte specializzazione del porto di Trieste sulla componente treni - spiega Zeno D' Agostino , presidente dell' Autorità di Sistema Portuale - e che porta a creare nuove opportunità di sviluppo intermodale. Uno degli obiettivi del porto è infatti quello di aumentare la presenza di nuove imprese ferroviarie e Easywagon è stato pensato proprio con questa filosofia'.

Shipping Italy

Trieste

Grazie a un ottobre galoppante (+9%) Trieste Marine Terminal torna ai volumi del 2019

Trieste Marine Terminal, il terminal container del porto di Trieste controllato al 50% da To Delta e Msc, grazie a un mese di ottobre in forte ripresa (+9,03% rispetto a dodici mesi prima) si è riporta perfettamente in linea con i dati del 2019 per quanto riguarda i Teu sbarcati e imbarcati (577.646 in totale) nel corso dei primi dieci mesi dell'anno in corso. Lo scorso settembre aveva fatto segnare invece una battuta d'arresto (-11,28%) rispetto allo stesso mese del 2020. Secondo quanto reso noto del terminal resta invece in negativo il dato relativo ai volumi spostati via ferrovia, dove il calo del 9,5% risulta ancora sottoposto all'incertezza per i prossimi mesi, caratterizzata dalle conseguenze economiche della pandemia da Covid-19. La società proprio oggi ha infine reso noto che Stefano Selvatici, amministratore delegato di Trieste Marine Terminal, ha ricevuto il premio Ceo dell'Anno Logistica e Trasporti Intermodali, assegnato da Le Fonti grazie al voto di oltre 40.000 utenti. Il Trieste Marine Terminal, hub dell'Alto Adriatico con oltre 300 dipendenti, comprende anche la Compagnia Portuale del Porto di Monfalcone, che gestisce circa il 75% dei volumi dello scalo, specializzato nella movimentazione di project cargo ed alle merci non containerizzate.

Il Gazzettino

Venezia

I Porti e la cultura Confronto tra otto centri dell' Adriatico

`Italia e Croazia si interrogano sulle relazioni con il territorio

PAOLO GUIDONE

Mestre

I Porti e la cultura Confronto tra otto centri dell'Adriatico

Nessuno vuole acquistarla Città della musica in saldo

Fiamme in bagno, paura per mamma e figlia

LA CONFERENZA MESTRE I porti di Venezia e di altre sette città adriatiche visti non solo come primaria risorsa economica, ma anche come patrimonio culturale e motore per uno sviluppo sostenibile. Un tema dibattuto oggi in occasione della conferenza internazionale organizzata da remoto nell' ambito delle iniziative previste all' interno del progetto europeo Remembre restoring the memory of Adriatic ports sites, maritime culture to foster balanced territorial growth, che vede coinvolte otto città marinare italiane e croate tra le quali c' è, appunto, anche Venezia (le altre sette sono Trieste, Ravenna , Ancona, Zara, Fiume, Spalato e Dubrovnik). Si tratta di un' iniziativa nata grazie al programma di cooperazione transfrontaliera Italia Croazia 2014-2020, con l' ambizione di valorizzare il patrimonio artistico e culturale generato dal rapporto col mare instaurato dalle otto città adriatiche. Un progetto che viene sviluppato attraverso una narrazione originale e resa fruibile grazie alle tecnologia digitali che consentono di sperimentare un percorso virtuale interamente focalizzato sulla cultura marittima e portuale italiana e croata. Nel ruolo di relatori della conferenza sono stati chiamati esperti della materia come il direttore per la cultura dell' Unesco, Ernesto Ottone Ramirez, a cui è stato affidato il compito di documentare gli atti ed i lavori dell' Onu che nel corso dell' ultimo decennio hanno assegnato alla cultura il ruolo di primario motore per lo sviluppo sostenibile delle città. Tra i relatori invitati all' incontro on line, partecipa anche Pino Musolino, commissario straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, chiamato ad esporre le peculiarità del porto di Venezia e le opportunità che il nostro sistema portuale è chiamato ad affrontare nell' ottica di un progetto integrato di città sostenibile, mentre a moderare il forum è stato chiamato Franco Farinelli, professore emerito, docente di geografia presso l' Università di Bologna. La peculiarità e la storia delle città di mare rispetto a quelle di terra si riflette non solo sulla presenza di uno scalo marittimo, con le sue ripercussioni economico sociali, ma sulla stessa architettura e struttura urbana della città porto, un tema che è stato studiato approfonditamente presso l' Università Tu Delft , la più grande e antica università tecnica pubblica del Paesi Bassi, considerata una delle più prestigiose scuole di ricerca del mondo che partecipa ai lavori della conferenza on line con una relazione preparata dalla professoressa Carola Hein, docente di architettura ed urbanistica. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

porto

Fusina, il terminal perde il 10% E da marzo tornano le crociere

L' emergenza Covid dà segnali negativi anche al traffico portuale. Il terminal di Fusina ha perso il 10%, anche se in futuro si apriranno nuove rotte navali. Intanto, da marzo 2021 potrebbero tornare in laguna le crociere della Msc. / PAGINE 23 E 25.

la Nuova di Venezia e Mestre

L'ODIO SOCIAL SULLE DONNE

SHOPPING USA PER DC LONGHI ACQUISTATA CAPITAL BRANDS

Covid, più ricoveri di marzo

È quasi pronto il terzo vaccino, di AstraZeneca Efficace al 90%

Test "fai da te" e integratori Boom di richieste nelle farmacie

Depositi bancari e in posta cifra record di 23 miliardi

Prof delle medie muore a 47 anni Da poco era passato di ruolo

Nuovo fronte Regioni-governo «Non fermate lo sci a Natale»

Fusina, il terminal perde il 10% E da marzo tornano le crociere

Processo Casalesi l'imprenditore vittima dei clan: mi hanno rovinato

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le autostrade del mare

Il terminal di Fusina perde oltre il 10% Ma chiude l' anno con 350 traghetti

Il 2020 in calo ma si apriranno nuove rotte navali Boschiero: «L' hub crescerà e avremo la nuova darsena»

GIANNI FAVARATO

MESTRE

Il terminal di Fusina perde oltre il 10% Ma chiude l'anno con 350 traghetti

Maratona di voci e storie per fermare la violenza

Dopo anni di continua ascesa, anche i traffici di navi traghetto nel cosiddetto terminal delle "Autostrade del mare" di Fusina si sono inevitabilmente ridotti a causa della pandemia, ma l' amministratore delegato di Re Port Mos, la società del gruppo Mantovani che gestisce la concessione portuale, resta ottimista. «Il nostro hub è in grado di attirare del nuovo traffico internazionale e potrebbe essere anche in grado di fornire servizi di ormeggio alle grandi navi da crociera visto che le banchine arrivano ad una lunghezza di 300 metri» spiega Maurizio Boschiero «Per l' anno prossimo pensiamo di avere in portafoglio importanti nuovi clienti, grazie anche all' entra in funzione della seconda nuova darsena con altri due approdi per le navi, collegati alla rete ferroviaria e stradale del nordest». Come tutte le altre infrastrutture logistiche anche i porti hanno risentito e risentono tutt' ora della contrazione dei traffici commerciali di merci e passeggeri via nave, ma non come gli aeroporti, per esempio, che stanno subendo un vero e proprio tracollo con previsioni di ripresa solo tra un paio d' anni, se tutto va bene. Inoltre c' è stata la ripresa, già finita, tra giugno e settembre. Il traffico dele navi traghetto ro/ro (merci caricate su camion o vagoni ferroviari) a Fusina ha perso oltre il 10 % rispetto all' anno scorso. «Il terminal» dice Boschiero «chiuderà, comunque, il 2020 con 350 ormeggi, suddivisi tra le navi di Grimaldi, Anek, Neptum, tutte provenienti dall' estero attraverso Grecia e Turchia. I treni caricati a fine anno saranno circa 150, provenienti dal mercato automobilistico dell' est Europa e della Turchia. I vagoni ferroviari che viaggiano via traghetto porteranno in totale a Fusina 45.000 auto da Romania, Slovacchia e Turchia». Più pesante la riduzione del traffico di passeggeri nel terminal delle "Autostrade del mare" che da qualche anno ha spostato il via vai di traghetti dal terminal crocieristico di Santa Marta, circa 50.000 a fine 2020, ovvero meno della metà rispetto al 2019, ma potrebbero subire un balzo in positivo la prossima primavera/estate se ci sarà una effettiva ripresa dei flussi turistici. «Il 2020 è un anno difficile anche per noi lo chiuderemo in perdita» sottolinea l' amministratore delegato , Maurizio Boschiero «sia a causa del calo dei traffici, sia per i maggiori costi derivanti dagli investimenti sostenuti per il Covid richiesti dell' Autorità Portuale, e poi i problemi del mercato per le fideiussioni e la necessità di ricorrere alla casa integrazione per i nostri dipendenti. Per quanto ci riguarda abbiamo presentato una richiesta circostanziata di fondi a sostegno degli investimenti fatti per le misure anti-Covid e ci auguriamo che i l Governo provveda a garantirli anche ad un settore strategico come quello portuale». «Ma dobbiamo essere ottimisti, gli Stati che si affacciano nel Mediterraneo utilizzeranno i nostri servizi che permetteranno di risparmiare quattro o cinque giorni rispetto alle rotte classiche verso il Nord Europa», aggiunge Boschiero. «Inoltre, a situazione della società Mantovani, che è il nostro socio di maggioranza, è molto migliorata, regolarmente in continuità e gode di una cassa positiva». In quanto al sostegno finanziario dell' Autorità di sistema portuale - che nei mesi scorsi ha creato una crisi istituzionale nel Comitato di Gestione per il voto contrario all' operazione dei rappresentanti del Comune e della Regione - Boschiero che la crisi sia ormai stata superata e assicura che le attività del terminal di Fusina procedono nel piano rispetto del Piano di riequilibrio finanziario concordato con l' ente portuale e approvato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

è preoccupato per le conseguenze della chiusura delle bocche di porto ogni qual volta entrano in azione le barriere del Mose: «durante le prove abbiamo avuto pochi problemi ma preme anche a noi che siano messe in atto le iniziative necessarie a far convivere la salvaguardia di Venezia con i suoi traffici marittimi». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

ritorno alla marittima

Crociere, da marzo si riparte da Venezia Le offerte di Msc

A.V.

Comitatone subito per le navi
Il consiglio comunale si spacca

Crociere, da marzo si riparte da Venezia
Le offerte di Msc

BLACK FRIDAY

Dal 28 marzo le crociere ripartiranno da Venezia. Ne sono convinte almeno le grandi compagnie armatrici, che hanno avviato in questi giorni una promozione straordinaria per la primavera. La «black week» prevede sconti speciali per le crociere Msc in partenza da Venezia dal 28 marzo al 25 aprile 2021 con la Seaview e anche per quelle del mese di aprile della Msc Lirica e Msc Opera. Dunque nei programmi delle compagnie Venezia rimane. Con le incertezze sul futuro. Ma qualunque sia la scelta, sembra difficile che le navi possano già evitare fra quattro mesi il passaggio per il canale della Giudecca e il bacino di San Marco. Situazione che si protrae come "provvisoria" da molti anni. In particolare dal 2012, quando dopo il naufragio della Costa Concordia davanti all' isola del Giglio, il governo Monti firmò il divieto di passaggio delle grandi navi davanti alle aree "sensibili". Per l' area super sensibile della laguna il divieto era stato sospeso in attesa di alternative praticabili. Ma da allora non sono uscite soluzioni credibili. Prima la bocciatura del grande progetto di scavare il canale Contorta, proposto dal presidente del Porto Paolo Costa. Si proponeva allora di far passare le navi per la nuova via d' acqua in mezzo alla laguna, per approdare alla Marittime entrando dalla bocca di Malamocco e non più dal Lido. Seconda alternativa, subito abbandonata, quella della "tangenziale", cioè di far passare le navi dietro la Giudecca scavando anche lì nuovi canali. Infine lo scavo del canale delle Tresse, anch' esso bocciato perché dannoso per la laguna. Poi sono state portate avanti le altre ipotesi. Quella di spostare il terminal delle crociere al Lido, davanti all' isola artificiale del Mose, firmato da Duferco De Piccoli e con la variante soft di Boato-Vittadini con i moduli galleggianti e removibili, sempre a San Nicolò. Oppure il nuovo porto a Santa Maria del mare, fuori dalla laguna. E l' ipotesi Marghera chiesta dal Comune e approvata in Comitatone, per le navi in Canale Nord. --A.V.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la bozza della legge finanziaria

In arrivo fondi a sostegno per i porti e per il trasporto marittimo

La bozza della Legge Finanziaria 2021, da chiudersi entro la fine dell' anno, è arrivata sul tavolo del Consiglio dei Ministri e nel testo ci sono diverse misure di sostegno al settore dei trasporti per far fronte alla crisi innescata dalla pandemia. L' articolo 119 è dedicato a porti e trasporti marittimi. Il primo comma rifinanzia il fondo creato dal Decreto Rilancio (con 10 milioni per il 2020) per «compensare, anche parzialmente, le Autorità di Sistema Portuale dei mancati introiti, in particolare derivanti dai diritti di porto, dovuti al calo del traffico dei passeggeri e dei crocieristi». Nel 2021 il plafond sale a 68 milioni e, come per il fondo originario, 5 milioni saranno destinati inoltre «alle imprese di navigazione operanti con navi minori nel settore del trasporto turistico di persone via mare e per acque interne" che dimostrino un calo di fatturato superiore al 20% fra febbraio e dicembre 2020». Ci sono poi 20 milioni per i terminal passeggeri per compensarne il calo degli introiti, previo via libera della Commissione Europea.

MESTRE

Il terminal di Fusina perde oltre il 10% Ma chiude l'anno con 350 traghetti

In arrivo fondi a sostegno per i porti e per il trasporto marittimo

Maratona di voci e storie per fermare la violenza

Il Gazzettino

Venezia

Navi a Marghera e Autorità Salta l' unità in Consiglio

`Polemiche a Ca' Farsetti: Brugnaro ha presentato una mozione votata solamente dalla maggioranza `Bocciato il documento di Baretta e di minoranza «Non c' è volontà di procedere insieme, solo propaganda»

MICHELE FULLIN

Primo Piano

Navi a Marghera e Autorità Salta l'unità in Consiglio

Dal commissario 790mila euro per rifare le palancolate

Pellicani (Pd): «Basta con questo Cvn e sull'agenzia serve trasparenza»

CONSIGLIO COMUNALE VENEZIA È stato bello vedere la scorsa settimana il Consiglio unito sulla richiesta al Governo di un cospicuo rifinanziamento della Legge speciale (150 milioni) e di richiesta urgente del Comitatone. La volontà di lavorare insieme per il bene della città si è sciolta ieri come neve al sole, quando sul tema della portualità sono state portate tre mozioni differenti e si è tornati al muro contro muro esprimendo quindi documenti approvati solo da chi li aveva proposti. OCCASIONE PERSA Peccato, perché nelle linee generali la condivisione era ampia ma c' era discordanza totale sul tema dello scavo dei canali portuali e soprattutto sulla soluzione di Marghera come nuova sede della stazione passeggeri per le navi più grandi. E poi, la partita dell' Autorità per la gestione della laguna, che il sindaco Luigi Brugnaro contesta per le modalità di nascita (il famoso decreto Covid emanato a Ferragosto) e soprattutto di governance, dal momento che è un organo dello Stato in cui gli Enti territoriali hanno poca voce in capitolo. Pretendere dalla minoranza in cui siedono le forze di Governo (tra cui il sottosegretario all' Economia, Pier Paolo Baretta) il disconoscimento delle scelte di palazzo Chigi era forse troppo. Ma questo, Brugnaro lo sapeva ed è andato avanti. LO SFOGO Poi, alla fine del voto (24-12 più un astenuto), il sanguigno sindaco si è sfogato: «Avete fatto due mozioni una più vuota dell' altra e ai 5 stelle dico che avete un totale vuoto di idee. State buttando la vostra dignità. E poi c' è qualche fanatico che continua a voler dire che le navi devono andare in mare. Ma non siete veneziani Doc, ma dove xe el Doc!. Noi ci prendiamo la responsabilità, voi dell' opposizione siete servi dei partiti di Roma e basta». Brugnaro ha trovato sponda tra l' opposizione nel voto di Stefano Zecchi, ma per gli altri ha risposto Gianfranco Bettin: «Il sindaco ha perso un' altra occasione per confrontarsi democraticamente. Quando non si sa cosa dire si esce dalla politica e la si butta sulle offese». «Non accetto l' offesa personale», ha aggiunto la pentastellata Sara Visman. E ancora: «Il sindaco la smetta di descrivere in modo caricaturale le alternative. Nei maggiori porti italiani, le navi ormeggiano in mare» (Marco Gasparinetti, Terra e Acqua 2020). Eppure, sulla carta le posizioni di maggioranza e gran parte dell' opposizione non erano così distanti e c' è chi ha provato a chiedere di fare un documento unico. Ma cosa conteneva questo documento? Intanto chiede che al Comitatone sia portato il tema del porto, con il dragaggio dei canali (ancora fermo al palo nonostante le promesse) , conca di navigazione, stazione crociere a Marghera, adeguamento del canale Vittorio Emanuele e mantenimento della Marittima. E poi una serie di inviti a cambiare la gestione del Mose e la nuova Autorità rendendola più vicina al territorio. I COMMENTI «Nel documento di maggioranza ci sono questioni condivise come il no al passaggio per San Marco - ha detto Baretta - e altre che ci dividono come il no all' Agenzia. Gli attacchi strumentali al governo, il rifiuto di collaborare con l' Autorità per la laguna sono serviti a giustificare la non volontà a procedere insieme. Le prediche sull' unità servono solo a fare propaganda in un' eterna campagna elettorale. Fino a quando durerà questo modo di gestire la città? La mozione di minoranza aveva una prospettiva più ampia e allargava la necessità di intervento anche ad altri settori produttivi come il commercio e l' artigianato». Giovanni Andrea Martini (No a Marghera e comunque richiederebbe altri 8 anni) aveva presentato una

mozione, firmata solo da Bettin e Visman che sono stati poi i soli ad averla votata. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Porto Marghera

Dal commissario 790mila euro per rifare le palancolate

Primo Piano

Navi a Marghera e Autorità Salta l'unità in Consiglio

Dal commissario 790mila euro per rifare le palancolate

Pellicani (Pd): «Basta con questo Cvn e sull'agenzia serve trasparenza»

VENEZIA In poco più di tre mesi il palancolato a difesa della sponda ovest del canale industriale Nord al Molo Sali, danneggiato durante i disastrosi eventi di acqua alta di metà novembre 2019. Il commissario per l' emergenza acqua alta ha firmato proprio ieri un decreto in cui vengono stanziati ben 790mila euro per l' intervento fondamentale per l' integrità dei terreni di porto Marghera e dei canali portuali. Il progetto riguarda l' esecuzione dei lavori per il ripristino del palancolato ammalorato fra l' area delle vasche di refluimento e le altre casse di colmata all' interno del Molo Sali situat in posizione baricentrica rispetto agli interventi di dragaggio dei fondali dei canali settentrionali di Porto Marghera. I livelli eccezionali di marea registrati a partire dal 12 novembre 2019 hanno causato la tracimazione della marea all' interno delle vasche attraversandola barriera costituita da palancole che si sviluppano lungo tutto il canale Nord. Le forti raffiche di vento e l' importante variazione di spinta idrostatica hanno causato l' instabilità e il successivo spanciamento del palancolato in argomento. Il progetto di ripristino è stato coordinato tra la società Veritas e l' Autorità di Sistema Portuale e prevede la realizzazione di un nuovo palancolato, che si raccorderà con l' esistente, garantendo la sigillatura mediante due mantelletti: quello verso il Canale Nord, in aderenza al palancolato strutturale Larssen 430 dovrà essere irrobustito in testa mediante profilati di carpenteria metallica, mentre il mantelletto verso terra sarà invece connesso al palancolato Larssen 607 esistente in prossimità della passerella pedonale in grigliato zincato di discesa alla vasca di refluimento. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

ca' loredan, passa il documento di maggioranza 24 a 12

Comitatone subito per le navi Il consiglio comunale si spacca

Tre mozioni al voto, divisa anche l' opposizione. Brugnaro: «Dare risposte subito al porto e sanare la ferita della nuova Autorità». Il Pd difende il Governo

ALBERTO VITUCCI

VENEZIA

Comitatone subito per le navi Il consiglio comunale si spacca

Crociere, da marzo si riparte da Venezia Le offerte di Msc

Convocare subito il Comitatone. Per decidere sulle grandi navi da spostare a Marghera, sui marginamenti, sulla conca di navigazione. Per riparare la «ferita istituzionale» dell' Autorità, che non prevede la centralità della città nelle decisioni sulla salvaguardia e le sue acque. E decidere sulla gestione del Mose. Prima della sua messa a regime il 31 dicembre 2021. «Data su cui siamo fortemente perplessi». Passa a maggioranza (24 sì, 12 no, atenuta Venezia Tua) il secondo appello rivolto al governo per la soluzione dei tanti nodi aperti della salvaguardia. Seconda puntata in Consiglio comunale, dopo l' unanimità trovata la settimana scorsa nella richiesta dei finanziamenti. La maggioranza vota il suo ordine del giorno, supportata per l' occasione da Stefano Zecchi (partito dei Veneti). L' opposizione si spacca in due distinti ordini del giorno. Alla fine trova l' unità su un documento del Pd che chiede l' allontanamento delle navi da San Marco. E approva l' ipotesi Marghera, ma senza nuovi scavi in laguna. Seduta non senza polemiche. «C' è gente che da febbraio non prende lo stipendio» attacca il sindaco Brugnaro, «dobbiamo dare risposte immediate alla portualità». Rilancia il tema dei dragaggi e dello spostamento delle grandi navi a Marghera, canale Industriale Nord sponda Nord. «Lo ha deciso il Comitatone nel 2017, non si è più fatto nulla da allora», dice. Alla fine, l' affondo ai consiglieri comunali che annunciano il voto contrario. «Un po' di dignità, volete che sia Roma a comandare? O il sindaco di Chioggia a decidere dove passano le navi di Venezia? »La ricerca di un testo unanime naufraga rapidamente. «Molte cose condividiamo», dice Marco Gasparinetti, «non l' ubicazione delle navi. Da anni voi fate di tutto perché le navi continuino a passare per San Marco». Pierpaolo Baretta e il Pd difendono il governo dagli attacchi del sindaco. «L' Agenzia», aveva detto Brugnaro, «è una ferita istituzionale. Ci hanno espropriato».Andrea Martini chiede di invitare in Consiglio qualche scienziato che spieghi perché l' ipotesi Marghera è pericolosa per la laguna. «Ci vorranno almeno otto anni». Alla fine Martini, insieme a Bettin (rossoverdi) e Sara Visman (Cinquestelle) propongono un ordine del giorno che prevede le grandi navi in mare. Bocciato con tre soli voti favorevoli e 24 contrari. «Occasione persa. La soluzione Marghera è sbagliata», dice Betti. Ma il Pd, Venezia Tua e Marco Gasparinetti di Terra e Acqua 2020 non partecipano al voto. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere del Veneto

Venezia

Il patto si schianta sulle navi Il Consiglio boccia l'Autorità e tira dritto su Marghera

L'ira di Brugnaro: servi di Roma, solo noi difendiamo il porto

Alberto Zorzi

Venezia e Mestre

Il patto si schianta sulle navi
Il Consiglio boccia l'Autorità
e tira dritto su Marghera

L'ira di Brugnaro: servi di Roma, solo noi difendiamo il porto

Tassa «promossa» ma sentenza superata

Un fondo per aiutare a pagare le bollette

Piazza San Marco, summit sugli affitti dei negozi

Le richieste dei privati e del Demanio. Costalonga vede i parlamentari. Pellicani: forme di accordo

VENEZIA La mano batte più volte sul tavolo e la webcam salta su e giù. «Dite parole vuote, siete servi dei partiti romani, buttate via la vostra dignità di consiglieri - si arrabbia il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro - Noi difendiamo la città e i lavoratori del porto, voi invece volevate togliere le uniche parti che davano certezze». Il fragile accordo bipartisan (sui fondi di legge speciale) non è durato più di una settimana. Come era prevedibile, troppi i temi di divisione tra maggioranza e opposizione, dalle grandi navi a Marghera all' escavo del Vittorio Emanuele fino al giudizio sulla neonata Autorità per la laguna, pur con qualche distinguo. Saltata la mediazione, Brugnaro è poi partito con un' intemerata, forse anche a favore di web (molti lavoratori del porto seguivano la seduta online). In apertura, riferendosi all' accordo di una settimana fa, il sindaco aveva però anche detto che «una mozione non basta», annunciando che avrebbe scritto al presidente della Repubblica Sergio Mattarella e al governo: «Lavoriamo tutti perché siano stanziati i 150 milioni l' anno, altrimenti sarà una sconfitta della città». Alla fine le mozioni al voto sono state tre. Quella di maggioranza, che chiedeva al governo il via al dragaggio dei canali portuali, l' attivazione al più presto della conca di navigazione del Mose, ma soprattutto la soluzione al problema delle crociere ripartendo dal Comitatone del 2017: navi più grandi («ce ne possono stare tre», ha detto il sindaco) nel canale nord di Marghera, le medie all' attuale Marittima via Vittorio Emanuele, previa analisi dei fanghi. «Ma in tre anni non è stato fatto nulla, prendendo come scusa il protocollo fanghi», è stato l' evidente attacco al presidente uscente Pino Musolino. La mozione «diffida» inoltre il governo dal perseguire soluzioni che il territorio non vuole, come il progetto Duferco-De Piccoli alla bocca di Lido. Poi chiede di concludere i marginamenti (dando fiducia al ministro dell' Ambiente Sergio Costa che ha detto di aver stanziato i 172 milioni mancanti), fare le opere compensative del Mose, su cui Brugnaro ha ribadito i dubbi sul termine dei lavori per fine 2021. «E' un' opera complessa, ma lo Stato l' ha gestita malissimo», ha dichiarato. Infine si chiede di rivedere l' Autorità coinvolgendo gli enti locali. Cecilia Tonon (Venezia è tua, Italia Viva), diversamente dagli altri consiglieri di opposizione, si è astenuta. «Avrei potuto votare la mozione se fosse stato stralciato il Vittorio Emanuele», ha detto. Gianfranco Bettin (Verde Progressista), dopo aver polemizzato, come altri, sui 50 minuti concessi a Brugnaro a fronte dei 4 dei consiglieri («è il regolamento», la replica della presidente Linda Damiano), ha concordato con le critiche sull' Autorità: «E' stato un errore politico aver marginalizzato gli enti locali, anche se è un passo avanti rispetto all' ex Magistrato alle Acque, organismo in cui non c' erano». Bettin, come Giovanni Andrea Martini (Tutta la città insieme) e Sara Visman (M5s), ha votato invece sia la mozione unitaria della minoranza che la terza, presentata dallo stesso Martini. Quella che aveva come primo firmatario il Pd Pier Paolo Baretta chiedeva, tra le altre cose, la revisione del piano regolatore portuale, puntando su un futuro scalo offshore da realizzare con il Recovery Fund . «E' stato un grave errore la non volontà della maggioranza di lavorare con la minoranza - ha detto Baretta - giustificata da attacchi strumentali al governo». Quella di Martini, su cui il resto dell' opposizione si era astenuta, aveva invece bocciato «senza se e senza ma» il terminal a Marghera. «Ci vorranno almeno 8 anni - ha

Corriere del Veneto

Venezia

spiegato - E poi perché farlo in un sito inquinato, pericoloso e inutilizzabile quando sarà chiuso il Mose? Bisogna spostare le navi fuori dalla laguna». «Bisogna analizzare di nuovo tutte le alternative - ha aggiunto Bettin - con Marghera si rischia di arenarsi». «Gli anni si sono persi dietro a soluzioni come il Contorta», ha detto Marco Gasparinetti (Terra e Acqua). «Venezia deve rimanere homeport, Marghera non convince per la commistione tra crociere e navi merci», ha detto Emanuele Rosteghin, a cui però l' assessore Simone Venturini ha ricordato che nel 2016 si era schierato proprio per quella soluzione. «Dobbiamo cambiare l' immagine che c' è all' esterno: Venezia non è contro il porto», ha concluso il vicesindaco Andrea Tomaello.

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

Il Gazzettino

Venezia

Politica e salvaguardia

Il governo della laguna: ecco il poker del governo

`Dopo Miani al Consorzio, Spitz all' Autorità e Zincone al Porto. E per il Provveditorato, l' ipotesi Sorrentino. Ma c' è un ostacolo

Primo Piano

Politica e salvaguardia

Il "governo" della laguna: ecco il poker del governo

Quei rapporti raffreddati tra le due donne del Mose

Cimolai diffida: «Non date i lavori a Fincantieri»

LE NOMINE VENEZIA Lo schema è stato messo a punto nelle stanze del governo e del ministero dei Trasporti e dlle Infrastrutture, retto da Paola De Micheli, tra la fine di ottobre e l' inizio di novembre. E si fonda su un' intuizione semplice quanto politicamente efficace. Affidare alle due donne del Mose i due più importanti incarichi di nomina governativa previsti a breve per la città di Venezia: ossia la guida della nuova Autorità per la laguna e la Presidenza dell' Autorità portuale, retta finora da Pino Musolino, la cui permanenza in laguna, dopo i contrasti con sindaco e Regione Veneto, era ormai da tempo considerata insostenibile. Le due donne sono Elisabetta Spitz, commissaria del Mose da circa un anno e Cinzia Zincone, provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto, l' ex magistrato alle acque. Spitz e Zincone sono le tecniche che il 3 ottobre scorso, dopo decenni di attesa, hanno messo in funzione il Mose, fatto alzare le dighe mobili e difeso Venezia dall' acqua alta. LO SCHEMA-VENEZIA Un successo che, è stata la convinzione maturata negli uffici del ministero, poteva essere capitalizzato promuovendole a due incarichi strategici per la città lagunare, rinnovando una sorta di ticket operativo che aveva dimostrato di funzionare con efficacia per le dighe mobili. A completare lo schema c' era poi la nomina di un commissario liquidatore di sicura competenza e alto profilo per il Consorzio Venezia nuova, la società che ha costruito il Mose e che andrà ora chiusa e liquidata, assegnando le competenze residue e il personale all' Autorità per la laguna. Su questo schema, a cui insieme a Paola De Micheli ha lavorato il sottosegretario veneziano alla presidenza del Consiglio Andrea Martella, il ministro ha condotto in queste ultime settimane alcuni discreti sondaggi. In particolare ha sentito il presidente della Regione Veneto Luca Zaia, che per legge deve esprimere il proprio gradimento per la presidenza dell' Autorità portuale, ottenendo un sostanziale via libera sia sul nome della Spitz sia su quello della Zincone. Zaia avrebbe poi informato il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro dell' orientamento del ministero sulla Zincone per il porto veneziano: un' ipotesi che avrebbe incontrato il gradimento del primo cittadino lagunare. I NODI DA SCIOGLIERE La prima casella dello schema ad essere stata riempita è stata quella del commissario liquidatore del Consorzio con la scelta, formalizzata la scorsa settimana, di Massimo Miani, esperto professionista veneziano e presidente dei Commercialisti italiani. Nelle prossime settimane si dovrebbero invece definire le altre nomine. Ma la strada non è senza ostacoli. Il primo è di tipo tecnico-amministrativo e riguarda Elisabetta Spitz. La commissaria del Mose, ex direttore generale del Demanio, è una pensionata dello Stato e come tale, per la legge Madia, non può assumere altri incarichi pubblici retribuiti. Una norma che sembrerebbe ostacolare il suo approdo alla presidenza dell' Autorità della laguna. La Spitz ha chiesto un parere di merito all' Avvocatura dello Stato e dal suo esito dipenderà in larga parte la nomina. Accanto a questo problema legislativo, ce n' è uno di tipo più politico. Mentre il Pd veneziano si è diviso fra auto-candidature e candidature poco o nulla percorribili, alcune forze ambientaliste (Italia Nostra, Venezia Cambia, Ecoistituto), poco favorevoli alla nomina della manager che ha fatto funzionare il Mose, sono scese in campo chiedendo che per la guida dell' Autorità per la laguna sia individuata una personalità più vicina al territorio e con «specifiche competenze tecnico e culturali». L' ACCORDO A sostegno di questa tesi sono

circolati anche alcuni nomi come quello del professor D'

Il Gazzettino

Venezia

Alpaos. Ma, soprattutto, le posizioni ambientaliste hanno trovato una sponda politica in esponenti locali del Movimento 5 Stelle, di cui, almeno in parte, si è fatto interprete a livello nazionale, nell' ambito del governo il ministro per i rapporti con il Parlamento, il pentastellato veneto Federico d' Incà. Una soluzione per superare questo ostacolo politico e ottenere il via libera dei 5stelle sarebbe però stata individuata. Se, come vorrebbe il ministro De Micheli, la Zincone, lasciando l' ex magistrato alle acque, assumesse la presidenza dell' Autorità portuale, alla guida del Provveditorato alle Opere pubbliche del Triveneto, potrebbe andare Francesco Sorrentino, ingegnere e attuale dirigente del Provveditorato a Venezia: un tecnico stimato ma anche gradito ai 5Stelle. Lil. Ab. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Quei rapporti raffreddati tra le due donne del Mose

Primo Piano

Politica e salvaguardia

Il "governo" della laguna: ecco il poker del governo

Quei rapporti raffreddati tra le due donne del Mose

Cimolai diffida: «Non date i lavori a Fincantieri»

I RETROSCENA VENEZIA Se le loro rispettive nomine a presidenti dell' Autorità per il sistema portuale dell' Alto Adriatico e della nuova Autorità per la laguna si concretizzeranno, età permettendo, lo si saprà a breve. Intanto l' unica certezza è che quello che sembrava un ticket affiatato tra il provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto, Cinzia Zincone, e il commissario sbloccacantieri del Mose, Elisabetta Spitz, si è spezzato. I rapporti tra le due donne del Mose si sono andati via, via raffreddando. E non è un caso che Spitz, di recente, abbia pure traslocato. Quest' estate, dopo il primo lock down, si era insediata in due uffici del Provveditorato, a palazzo dei X Savi, storica sede del Magistrato alle acque, a fianco dunque del provveditore Zincone. Ora è passata al Tronchetto, nella sede dell' amministrazione comunale, dove si è insediata con la sua nuova collaboratrice veneziana, l' ex vicesindaco della prima Giunta Brugnaro, Luciana Colle, che con Spitz aveva già lavorato all' Agenzia del Demanio. Tra i retroscena di queste settimane di attesa delle nomine in arrivo da Roma, va registrato anche questo clima più teso, fatto di nervosismi e prese di distanza tra provveditore e commissario. Quella della sede cambiata ne è solo una spia. Più sostanziale la divergenza di vedute emersa sulla futura organizzazione dell' Autorità per la laguna. Un mese fa, Spitz aveva inviato una sua proposta di Statuto per la nuova Autorità, che ipotizzava di accentrare molti poteri nella figura del presidente. Un testo non condiviso da Zincone, che ha mandato a Roma una sua controproposta di Statuto, che prevede un maggior coinvolgimento del territorio, quindi di Regione, Comune, Città metropolitana. Una delle preoccupazioni del provveditore sono le opere di compensazione, quelle che interessano più i territori. Spitz in questi mesi si è concentrata sugli interventi alle bocche di porto, in vista dei sollevamenti, e ora sta accentrando i poteri per aver più capacità di manovra. Mossa non gradita a Zincone, che si vede togliere spazi. Contro la bozza della Spitz, l' altro giorno, si è fatta sentire anche la senatrice dei 5 Stelle, Orietta Vanin. «Vuol trasformare l' Autorità per la laguna in un commissario alla realizzazione di opere, piuttosto che in un Ente parco dove siedono al tavolo tutti i soggetti coinvolti (enti locali compresi)» scrive in una nota dove critica anche l' ipotizzata «proliferazione di quella terra di nessuno fra privato e pubblico che sono le società partecipate! Moltiplicare soggetti dove non sono chiari competenze e compiti, e dove più difficile il controllo, vuol dire porre le basi per la creazione di nuovo humus per il malaffare». Voce nettamente contraria alla Spitz, come quella delle associazioni ambientaliste, che potrebbe avere un peso se rappresentasse la posizione definitiva dei 5 stelle. La nomina, infatti, deve essere concertata dal ministro delle Infrastrutture, la dem De Micheli, con il collega dell' ambiente, il pentastellato Costa. Ma un accordo, con relativo scambio di nomine, è all' orizzonte per rilanciare la candidatura della Spitz. Resta il fattore età, che riguarda anche il provveditore. Zincone avrà 67 anni, l' età della pensione per i dirigenti pubblici, a novembre. In teoria potrebbe fare il presidente del Porto per un anno, poco meno. Spitz ne compirà 68 a gennaio. Se può fare il presidente dell' Autorità lo chiarirà l' Avvocatura. L' attesa continua, come quella per l' insediamento del liquidatore del Cvn Miani. La nomina non è ancora stata formalizzata, con il passaggio in Corte dei conti. R. Br. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Il contenzioso sulle manutenzioni

Cimolai diffida: «Non date i lavori a Fincantieri»

Primo Piano

Politica e salvaguardia

Il "governo" della laguna: ecco il poker del governo

Quei rapporti raffreddati tra le due donne del Mose

Cimolai diffida: «Non date i lavori a Fincantieri»

VENEZIA La lettera di diffida è arrivata ieri in Provveditorato. La Cimolai, come era prevedibile, non ci sta ad essere estromessa dai lavori di manutenzione del Mose. Ha presentato ricorso in appello contro l' ultima, recentissima sentenza del Tar del Veneto, favorevole alla concorrente Fincantieri. E in attesa del pronunciamento del Consiglio di Stato, diffida il Provveditorato a dare seguito alla gara d' appalto e il Consorzio Venezia Nuova a stipulareil contratto con la Fincantieri. Una lettera molto dura, quella fatta recapitare a Venezia, dalla società di Monfalcone in cui si stigmatizza il Cvn per non aver assegnato i lavori alla Cimolai nei tempi previsti, si invoca l' imparzialità di giudizio, si ipotizzano mancanze di requisiti da parte di Fincantieri, si minacciano richieste di danni personali nel caso si proceda senza attendere il giudizio del Consiglio di Stato. Insomma, l' ennesimo intoppo nell' assegnazione di questi lavori di manutenzione sempre più urgenti, visti i danni che stanno patendo le paratoie, tra fenomeni di corrosione, perdita di vernice, incrostazioni. La vicenda di questo appalto da 18 milioni per la schiera di Treporti, sott' acqua ormai dal 2013, è intricata, con due gare indette per lo stesso oggetto. Nel gennaio scorso la Cimolai si era aggiudicata la gara numero 54, che poi però non è stata assegnata. La Fincantieri con il suo raggruppamento di imprese tra cui Fagioli, Berengo e Sir, ora ha ottenuto dal Tar l' assegnazione della gara precedente, la numero 52, da cui nel 2018 erano state esclusi tutti i concorrenti (Fincantieri e Cimolai incluse). Proprio per questo era stata indetta la seconda gara. (r. br.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i nodi della salvaguardia

Stop ai progetti, Spitz blocca il Consorzio «Bisogna aspettare la nuova Autorità»

Lettera al provveditorato. Protocollo d' intesa firmato con la società Difesa servizi. Polemiche sul "super presidente"

ALBERTO VITUCCI

VENEZIA

Il mare più alto di un metro «Servono difese locali e adattamento dei suoli»

Stop ai progetti, Spitz blocca il Consorzio «Bisogna aspettare la nuova Autorità»

Pizzeria, Piadine e Panini caldi

Fermi tutti. «Provveditorato e Consorzio Venezia Nuova non hanno titolo a dar corso ai progetti già approvati in attesa dell' imminente avvio della nuova Autorità per la laguna». Una lettera dai toni ultimativi quella inviata dalla commissaria del Mose Elisabetta Spitz al provveditore Cinzia Zincone e all' amministratore straordinario del Consorzio - l' unico rimasto dopo le dimissioni di Giuseppe Fiengo - l' ingegnere Francesco Ossola. Il commissario anticipa l' entrata in funzione della nuova Autorità. E intima agli organi dello Stato di fermarsi, in attesa delle nuove disposizioni. Non è la prima iniziativa che Spitz, nominata un anno fa commissario Sblocca cantieri del Mose, assume in materia di laguna. In primavera aveva bloccato il progetto di difesa della Basilica di San Marco, chiedendo l' intervento di un architetto milanese (Stefano Boeri) le cui modifiche sono state bocciate dalla Soprintendenza. Risultato, ancora oggi la Basilica è indifesa, nonostante il progetto della Procuratoria sia pronto da febbraio. Nei giorni scorsi Spitz, da subito candidata al vertice della nuova Autorità, ha anche informato Consorzio e Provveditorato di aver firmato un protocollo d' Intesa con la società Difesa servizi e il suo amministratore delegato, l' avvocato Fausto Recchia. In cui si prevede che la società insieme all' Esercito possa collaborare a «qualsiasi intervento nell' ambito della logistica e delle comunicazioni, della connettività e sicurezza». La prima volta era stata nel luglio scorso. Per garantire il sollevamento contemporaneo delle paratoie nelle tre bocche di porto la commissaria aveva chiesto l' aiuto dell' Esercito per i ponti radio. Altra iniziativa, quella del 14 ottobre scorso, Quando Spitz ha inviato ai ministri Paola De Micheli (Pd) e Federico D' Incà (M5s) oltre che al sottosegretario alla Presidenza Andrea Martella, una proposta per il nuovo statuto dell' Autorità che era stata approvata il giorno prima. Accentramento dei poteri sul presidente, nomine decise sempre dal presidente, pareri solo consultivi per i comitati, una rete di nuove società previste come la Mose servizi e altre. «Una proposta come tante altre», si dice adesso in ambiente governativo, «le nomine non sono state fatte, lo Statuto nemmeno. Deciderà il ministero delle Infrastrutture». Intanto una nomina è stata annunciata, anche se non ancora perfezionata. E' quella del commercialista veneziano Massimo Miani, che farà da liquidatore per il Consorzio Venezia Nuova, trasferendone personale e patrimonio - oltre ai debiti e ai contenziosi - nella nuova Autorità per la laguna. Miani non è ancora in carica, ma ha già ricevuto intanto le congratulazioni dei sindacati. I segretari di Cgil, Cisl e Uil Ugo Agiollo, Paolo Bizzotto e Igor Bonatesta chiedendo un incontro per mettere il nuovo liquidatore «a conoscenza quanto finora discusso e proposto in merito alla continuità produttiva e occupazionale dei lavoratori nelle opere di conclusione del Mose. Non solo l Consorzio, ma anche le società Comar e Thetis». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

nomine in corso

Miani annunciato da twitter, Spitz presidente, ipotesi Zincone al Porto

Nomine in corso. Una raffica di posti a disposizione nello scacchiere della laguna. Il presidente dell' Autorità per la laguna (Spitz in pole, ma altre ipotesi come Restucci, ex rettore Iuav). Il commissario liquidatore (Massimo Miani, annuciato via twitter dalla ministra De Micheli ma non ancora ufficializzato). E poi il presidente dell' Autorità portuale, con Pino Musolino dirottato a Civitavecchia. Qui spunta il nome di Cinzia Zincone.

VENEZIA

Il mare più alto di un metro «Servono difese locali e adattamento dei suoli»

Stop ai progetti, Spitz blocca il Consorzio «Bisogna aspettare la nuova Autorità»

Miani annunciato da twitter, Spitz presidente, ipotesi Zincone al Porto

Pizzeria, Piadine e Panini caldi
da Leo

MF

Savona, Vado

Nei primi mesi lo scalo ha servito tutto il Nord Italia e ora è attivo un nuovo collegamento con il Pireo

Vado Gateway, nuovo inizio 2021

Il terminal container si prepara per sostenere la ripartenza

NICOLA CAPUZZO

54 MF RAPPORTO TRASPORTI&LOGISTICA

Nei primi mesi lo scalo ha servito tutto il Nord Italia e ora è attivo un nuovo collegamento con il Pireo

VADO GATEWAY, NUOVO INIZIO 2021

Il terminal container si prepara per sostenere la ripartenza

PROTAGONISTA DELLE AUTOSTRADE DEL MARE

GRIMALDI LINES

GRIMALDI HOLDING

Vado Gateway è il più moderno e promettente terminal container italiano, ma ha avuto la sfortuna di partire lo scorso mese di febbraio, quando di coronavirus si iniziava già a sentir parlare. La società, controllata da Apm Terminals e partecipata dal gruppo cinese Cosco e dal porto di Qingdao, rappresenta bene la capacità di resilienza e di flessibilità che contraddistingue molti player del mercato dei trasporti e della logistica in Italia. «La nostra partenza è stata in salita e i volumi di merce che avevamo messo in preventivo di movimentare non sono arrivati. Da un punto di vista operativo il terminal si è organizzato però molto bene e anche sotto il profilo della produttività abbiamo soddisfatto le aspettative», ammette l' a.d. Paolo Cornetto. Attualmente le banchine vengono scalate dalle navi di due compagnie, la danese Maersk (stessa famiglia di Apm Terminals) e Cosco, e nei mesi a venire si attendono «Da poche settimane è stato attivato un collegamento diretto fra Vado Ligure e il Pireo, in Grecia, attraverso il quale Cosco serve praticamente tutti i mercati del mondo. Il resto lo fanno le due linee che Maersk ha portato qui». In questi primi dieci mesi d' attività Vado Gateway ha servito sia per l' import che per l' export praticamente tutto il Nord Italia con collegamenti sia via strada che su ferro con Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto. «Il 30% dei container che arrivano o partono dal nostro terminal lo fanno via treno e questo è un impegno preciso che ci eravamo presi: a regime questa percentuale salirà al 40%» aggiunge Cornetto, che guarda già al futuro. «Nel primo trimestre del 2021 ci aspettiamo un mercato delle spedizioni via mare ancora sottotono, le compagnie di navigazione saranno molto prudenti pria di rimettere in servizio tutte le proprie navi. Ci aspettiamo invece per la seconda parte del prossimo anno una partenza decisamente più intensa e ci stiamo già preparando per cavalcare al meglio l' onda della ripresa». A proposito di prospettive per il mercato delle spedizioni marittime, proprio la compagnia di navigazione Maersk per voce del suo a.d. Soren Skou si è detta molto ottimista sull' andamento per i mesi a venire. Il manager ha spiegato che la seconda ondata di coronavirus ha avuto infatti un effetto limitato sugli scambi commerciali e che «se c' è una cosa che abbiamo imparato, è che non importa davvero se un paese è o no in lockdown, perché i consumatori spenderanno comunque i loro soldi on line anziché al centro commerciale». Anche Cma Cgm e Hapag Lloyd, altri primari vettori marittimi europei, hanno detto di avere riscontrato una crescita della domanda di spedizioni dal Nord America dovuta alle importazioni dall' Asia di retailer come Amazon e Walmart. Secondo alcuni osservatori, la peak season dello shipping, che solitamente ha luogo tra agosto e l' inizio di ottobre, quest' anno è iniziata a luglio e per il momento è ancora in atto. Maersk ha anche detto di stimare per quest' anno volumi di container in calo del 4-5%, ma un loro ritorno ai livelli del 2019 dal prossimo anno. Una previsione diversa è stata espressa sul Wall Street Journal da Lars Jensen, a.d. della società di ricerca SeaIntelligence Consulting: «Se i vaccini che stanno arrivando funzioneranno e il virus sarà sradicato la gente ricomincerà a spendere in viaggi e uscite, il che significa che i volumi caleranno perché le scorte saranno in eccedenza». (riproduzione riservata)

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

SAVONA: recupero e messa in sicurezza della linea

Funivie, via ai lavori per il piano di carotaggi a un anno dalle frane

Lo conferma il commissario per il ripristino Ferrazza L' impianto si era bloccato per la caduta di due tralicci

MAURO CAMOIRANO

SAVONA

Funivie, via ai lavori per il piano di carotaggi a un anno dalle frane

Carige, filiali chiuse a Ceriale e Valleggia la protesta dei sindaci

MAICO
COSÌ PICCOLO CHE SOLO TU SAPRAI DI INDOSSARLO
Novità invisibile
TI ASPETTIAMO PER UNA PROVA GRATUITA
NON PERDERE QUESTA OCCASIONE!
UN GIOIELLO DELLA TECNOLOGIA PER IL PIACERE DI SENTIRE BENE
FORNITURA ASL/INAIL

Mauro Camoirano Cairo Montenotte Funivie, tra mercoledì e giovedì la consegna dei lavori per il piano di carotaggi sulle due frane, con il sopralluogo del direttore dei lavori per disbrigare gli ultimi passaggi tecnici. Ad un anno dalle frane che avevano abbattuto due tralicci, danneggiandone altri due, delle Funivie, costringendo l' impianto allo stop, ecco il punto della situazione. A confermarlo, il commissario per il ripristino, Roberto Ferrazza: «Visto che le frane di San Lorenzo e Voiana coinvolgono anche terreni privati abbiamo dovuto occuparci anche di questo aspetto dell' iter; il 26/27, gli ultimi adempimenti sul posto, e poi inizieranno i carotaggi». La ditta avrà 60 giorni di tempo per realizzarli, poi lo studio proseguirà per molti mesi. Chiarisce, però, lo stesso Commissario: «Lo studio idrogeologico dovrà svilupparsi su diverse situazioni climatiche, ma auspichiamo che dopo i primi 60 giorni, utilizzando anche le analisi propedeutiche per gli interventi in somma urgenza eseguiti dagli enti, di poter avere un quadro sufficiente per valutare la possibilità di procedere con due interventi paralleli: da un lato la messa in sicurezza delle frane, che sarà più lungo, e dall' altro il ripristino della linea intervenendo sui nuovi piloni, magari bypassando certe aree». Sul versante della gestione e del futuro, il punto lo fa, invece, l' Ad, Paolo Cervetti: «Abbiamo espletato con Regione e Inps le pratiche risolvendo la questione della cassa integrazione. Continua l' attività del parco Funivie grazie all' Italiana coke che lo utilizza come deposito; stiamo eseguendo piccole attività di mantenimento del sistema». A chi invoca, invece, un piano di manutenzione ben più corposo, Cervetti risponde: «Finchè non saranno chiare tempistiche e futuro dell' impianto reputiamo di gestire in modo più prudente la liquidità di Funivie che ci ha permesso di anticipare la cassa integrazione in questi mesi». Costante è poi il confronto tra Ministero, Autorità Portuale di Sistema e Società: «Bisogna capire quale sistema retroportuale si pensa per il futuro. Funivie funziona in salita e si basa sul trasporto su ferrovia per la discesa. Non si può riconvertire la linea affinchè funzioni in entrambe le direzioni». - © RIPRODUZIONE RISERVATA

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

biologia e diversità, strumenti per le scuole

Progetto con Costa Crociere per gli studenti e l' ambiente

GRAZIANO CONSIGLIERI

Boscaccio, calo del fatturato "Ma tuteliamo i lavoratori"

Progetto con Costa Crociere per gli studenti e l'ambiente

Allarme di Legambiente sugli incidenti stradali Genova è maglia nera

SUPER FIBRA WINDTRE
CON 12 MESI DI AMAZON PRIME
A SOLI 26,98€ AL MESE
amazon prime

Graziano Consiglieri Un progetto nazionale di educazione ambientale, per salvare le coste e il mare dall' inquinamento. Tutto pronto per l' avvio della quarta edizione di «Guardiani della Costa», il progetto educativo innovativo che, all' interno del percorso didattico delle scuole primarie e secondarie, è promosso da Costa Crociere Foundation, patrocinato dal Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e sostenuto dal Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. L' iniziativa per la quale le iscrizioni si chiudono il 30 novembre, è rivolta a studenti e docenti ed offre loro gratuitamente risorse digitali create appositamente da un team di biologi marini ed esperti di tecnologie sui temi della biodiversità nel Mediterraneo, del cambiamento climatico e dell' inquinamento marino. L' obiettivo del progetto è di sensibilizzare alunni ed insegnanti sull' unicità, bellezza e fragilità del patrimonio naturalistico delle coste italiane, oltre ad aumentare la consapevolezza sui problemi derivanti dall' aumento dei rifiuti, in particolare plastici. Gli studenti delle scuole secondarie di secondo grado saranno coinvolti attivamente in un progetto di «citizen science» (scienza realizzata e condivisa dai cittadini), uno dei più grandi mai realizzati in Italia. A loro sarà chiesto di adottare un tratto di costa del loro territorio, di prendersene cura e, con l' ausilio di una App appositamente creata, di raccogliere i dati ambientali applicando i protocolli di monitoraggio predisposti dal team scientifico. La volontà è quella di ottenere una "fotografia ambientale" aggiornata e confrontabile nel tempo delle coste del nostro paese. Nei primi tre anni sono già stati adottati 2200 km di coste, con il coinvolgimento attivo di 1400 insegnanti e 12mila studenti di quasi 300 istituti, con 105mila dati scientifici raccolti. Una prima novità dell' edizione 2020/21 è rappresentata dal percorso dedicato alle primarie e secondarie di primo grado, a cui in poche settimane hanno già aderito 650 insegnanti di 600 scuole. «Il valore aggiunto di questo progetto - ha dichiarato Davide Triacca, segretario generale di Costa Crociere Foundation - è la capacità di creare un legame diretto con le comunità locali». Proprio in quest' ottica di attenzione ai tempi correnti con uno sguardo rivolto al futuro, «Guardiani della Costa» quest' anno si focalizzerà in modo più preciso su un tema di grande attualità quale l' inquinamento delle coste e dei mari dovuto all' abbandono sulle spiagge dei dispositivi di protezione contro il covid: un impatto ormai più che evidente per una nuova categoria di rifiuti monouso non biodegradabili Le iscrizioni sono aperte sul sito www.guardianidellacosta.it per le scuole secondarie di secondo grado e sulla piattaforma www.educazionedigitale.it/guardianidellacosta per le primarie e secondarie di primo grado. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

intesa fra regione liguria e ministero dei trasporti

Signorini confermato a Genova La Spezia, il porto a Sommariva

L' attuale numero due di Trieste: «Continuità con la passata gestione». Resta aperto il nodo dei segretari generali

SIMONE GALLOTTI

ECONOMIA&MARITTIMO

Signorini confermato a Genova
La Spezia, il porto a Sommariva

Cosulich ora sale sul treno
Parte la linea Pra'-Padova

Forum dello Shipping
Il link per iscriversi

genovaA Genova la soluzione politica più semplice. Alla Spezia invece la ministra Paola De Micheli - e il presidente della Regione - Giovanni Toti - hanno scelto il cambio di rotta. Come aveva anticipato Il Secolo XIX/TheMediTelegraph, la coppia di presidenti che guiderà i porti liguri sarà composta da Paolo Signorini, confermato al vertice delle banchine di Genova e Savona, e Mario Sommariva, nuovo numero uno dello scalo della Spezia e Carrara. Sommariva è genovese, ma la sua carriera ai vertici della Cgil nazionale - sezione trasporti e marittimi - è quasi leggendaria ed è durata decenni. Poi il sodalizio con Francesco Palmiro Mariani, l' altro genovese che ricompone la coppia dei manager portuali più sinistra d' Italia nell' Autorità portuale di Bari, dove Franco fa il presidente e Mario il segretario generale. Il capitolo più recente a Trieste, dove la coppia si è trasformata in trio con l' aggiunta di Zeno D' Agostino, il presidente del porto di Trieste. Dall' Adriatico al Tirreno la strada è stata accidentata: non era scontato che Sommariva arrivasse alla Spezia, ma anche la Regione è stata convinta dal curriculum dell' ex segretario generale di Trieste. «Sono onorato dell' incarico, ringrazio la ministra e il presidente Toti» ha detto a caldo il neo presidente. Troppo presto per parlare di programmi anche se Sommariva non nasconde «di essere sempre stato di sinistra, non ho nulla di cui vergognarmi. Lascio che per me parlino i risultati». Ma un accenno alla filosofia della nuova presidenza arriva dopo i ringraziamenti di rito anche alla ex presidente Carla Roncallo e all' attuale commissario Francesco Di Sarcina: «La continuità è un dovere e non è in dubbio - spiega Sommariva - Ci sarà una prima fase di ascolto delle comunità portuali della Spezia e di Marina di Carrara, così potremo affrontare tutte le questioni aperte con il metodo del confronto e delle decisioni condivise». In fondo continuità è quello che chiede anche Raffaella Paita, spezzina, presidente della commissione Trasporti alla Camera, che è già in pressing sul neo presidente. La direzione che traccia Sommariva è quella di far dialogare - e collaborare - porto e città: «Il metodo dell' ascolto dovrà andare oltre il porto e guardare ai territori. La sfida più grande è integrare sempre di più i porti e i territori che devono essere parte di un comune destino di sviluppo sostenibile e lavoro». Il discorso d' investitura è più curiale che rivoluzionario, ma chi lo conosce racconta che alla Spezia troverà l' ambiente giusto per fare bene. E il segretario generale della Uil ligure, Mario Ghini, avverte che il tema del lavoro dovrà essere in cima all' agenda. La nomina ora passerà dalle commissioni parlamentari, poi ci sarà la partita del segretario generale. Di Sarcina in teoria potrebbe rimanere sino a maggio, ma puntava alla nomina a presidente della Spezia ed è difficile possa accontentarsi di un ruolo di secondo piano dopo la promozione al vertice con l' addio di Roncallo. Napoli sembrava la destinazione più probabile, ma la battaglia per rimanere alla Spezia ha fatto perdere lo slot giusto all' ormai ex commissario. Adesso sullo scalo partenopeo ci sono gli appetiti di Francesco Messineo ("vice" di Spirito) e dei 5Stelle che lo sosterrebbero nella corsa. Può vantare una mezza patente grillina anche Andrea Annunziata, in uscita da Catania, ma la ministra vorrebbe dare un segnale di novità. La soluzione di mediazione potrebbe essere Andrea Agostinelli, quasi ex di Gioia Tauro, ben visto dal Movimento. La ministra conta di riuscire a rimettere le tessere al proprio posto in tempi brevi, anche con i prossimi incontri. A Genova invece non

poteva esserci alcun dubbio, soprattutto dopo la vittoria larga di Toti alle regionali. Signorini rimarrà in sella altri quattro anni. La partita del segretario si gioca ancora: Marco Rettighieri è in pole, ma come sempre

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

chi entra Papa in Conclave rischia di uscirne semplice Cardinale. --

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Porti, Genova conferma Signorini alla Spezia sbarca Sommariva

la Repubblica
Martedì 24 novembre 2020
Genova
Porti, Genova conferma Signorini alla Spezia sbarca Sommariva
Numero chiuso contro il virus
I liguri non emigrano boom di iscritti
Centro storico aiuti economici e diradamenti
Cingolani: "Supercomputer Leonardo, rivoluzione hi tech"
Tre in fuga dopo lo sparo nella boscaglia

di Massimo Minella C' è stato un momento in cui il bis di Paolo Signorini a Palazzo San Giorgio non pareva più una certezza. Si raccontava di manovre romane tese a cambiare l' inquilino del primo porto d' Italia in virtù di una logica politica che rimandava al Pd la titolarità dell' incarico. Verità o fantasie? Poco importa, adesso, visto che la titolare dei Trasporti Paola De Micheli ha comunicato ieri al governatore Giovanni Toti di aver nuovamente affidato a Signorini la guida dell' authority del Mar Ligure Occidentale che unisce i porti di Genova e Savona. Il dirigente del ministero dei Trasporti che Toti, appena nominato, aveva chiamato da Roma a Genova per l' incarico di segretario della Regione, ha così nuovamente convinto un ministro Pd. Quattro anni fa era stato Graziano Delrio, adesso è Paola De Micheli. Segno che si è giudicato il lavoro e non la simpatia politica. D' altra parte, Signorini tecnico era e tecnico rimane, attento a un paziente lavoro di ricucitura fra le diverse anime della portualità genovese e savonese, dialogante senza sostanziali preclusioni. I k La sede Palazzo San Giorgio k Riconfermato Paolo Signorini segue dalla prima di cronaca Va detto che, in chiave ligure, funzionerà anche questa volta un patto non scritto che se a Genova e Savona riconferma Signorini, alla Spezia porta una figura certamente gradita al mondo della sinistra come Mario Sommariva, già segretario della Filt-Cgil nazionale e responsabile Ds dei porti, profondo conoscitore delle dinamiche marittime, in arrivo da Trieste, dov' era segretario generale, porto vitalissimo grazie alla spinta innovativa del presidente Zeno D' Agostino. Era stato così anche quattro anni fa, quando alla Spezia (e Marina di Carrara) Delrio aveva chiamato l' architetto Carla Roncallo, anch' essa gradita alla sinistra, e che ha lasciato l' authority in autunno per entrare nel board dell' Autorità di Regolazione dei Trasporti. Ma se la politica prova a fare un passo indietro, sono i temi sul tavolo a prendore il sopravvento. La piccola Liguria, infatti, governa la maggioranza assoluta del traffico dei container, concentrato appunto sugli scali di Genova e Spezia e quello delle crociere, sui tre poli di Genova, Savona e S pezia. Se ne facciano una ragione tutti gli altri, perché è qui che si scrive la storia della portualità italiana e qui che si sperimentano i modelli che si applicheranno in futuro. Ovviamente è anche qui dove le tensioni sono maggiori, l' organizzazione del lavoro si misura con l' alta tecnologia, la robotizzazione e l' accelerazione dei servizi. Se una formula ligure va trovata, allora sta nella capacità di mediare fra le varie istanze delle categorie rappresentate. Da questo punto di vista, il lavoro che attende i presidenti nei prossimi quattro anni è parecchio, anche se i due manager pubblici hanno già dato dimostrazione delle loro qualità di ascolto e di mediazione: Signorini lo ha dimostrato nel confronto con un mondo privato irrequieto e una Compagnia Unica che proprio in questi giorni attende la conclusione del suo accordo per chiudere i conti del 2019. Ma lo stesso ragionamento vale per Sommariva, apprezzato a Trieste non solo per le conoscenze nella materia portuale (cosa fondamentale), ma anche per la visione strategica improntata a cogliere le migliori opportunità del territorio e non solo delle banchine. Se una sfida in comune può essere giocata, allora è proprio quella della radicale trasformazione dei porti non più e non solo da intendersi come banchine per lo scarico e il carico dei container, ma come piattaforme logistiche in grado di governare al meglio il cammino della merce. Anche da questo punto di vista i porti liguri possono fare la differenza e tracciare una rotta che altri finiranno per se guire. A dare comunicazione della doppia nomina, ieri, è stato il presidente della Regione Toti, chiamato a dare l' intesa. « Su proposta del ministro De Micheli ho firmato l' intesa su Paolo Emilio Signorini

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

come presidente dei porti di Genova e Savona e di Mario Sommariva per quello della Spezia - scrive in un tweet il governatore - Buon lavoro a entrambi per le moltissime cose che abbiamo da fare per far ripartire la nostra regione. A Carla Roncallo e a Francesco Di Sarcina vanno il mio ringraziamento per l' impegno, i risultati raggiunti e per il suo contributo alla crescita e allo sviluppo della Liguria come prima piattaforma logistica e portuale d' Italia». Ringrazia Di Sarcina anche Lella Paita, Iv, presidente della Commissione Trasporti della Camera. «In questi anni c' è stato un clima di positiva collaborazione tra le comunità portuali di Spezia e Marina di Carrara e le città. Porgo a Sommariva i migliori auguri di buon lavoro che potrà iniziare dopo il completamento dell' iter istituzionale. Quanto a Genova, complimenti per la riconferma a Signorini e un augurio per il lavoro che lo aspetta. La priorità assoluta è far riprendere il traffico portuale e anche affrontare il problema dei lavoratori C ulmv». - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

Intesa su Genova e Spezia

Nessun ribaltone in porto, scelti Signorini e Sommariva

«Su proposta del ministro De Micheli ho firmato l' intesa su Paolo Emilio Signorini come presidente dei porti di Genova e Savona e di Mario Sommariva per quello della Spezia». Così, in un tweet il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, che annuncia la conferma di Signorini alla guida dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Mario Sommariva, invece, va a sostituire Carla Roncallo alla testa di quella del Mar Ligure Orientale. Non c' è stato, come qualcuno aveva ipotizzato, il ribaltone nei porti liguri. L' idea che il governo, per ragione puramente politiche, volesse mettere persone «di fiducia» al timone degli scali sarebbe stata troppo grave e la Regione (che deve concedere un' intesa obbligatoria se pur non vincolante) aveva annunciato che la protesta sarebbe stata molto forte. Non si è arrivati allo scontro ed ha prevalso un ragionamento sulla base della competenza e della continuità. «Buon lavoro a entrambi - aggiunge Toti - per le moltissime cose che abbiamo da fare per far ripartire la nostra regione. A Carla Roncallo va il mio ringraziamento per l' impegno, i risultati raggiunti e per il suo contributo alla crescita e allo sviluppo della Liguria come prima piattaforma logistica e portuale d' Italia».

GENOVA

GENOVA E LA SPEZIA LE PROVINCE CON I MAGGIOR VANTAGGI

Con il lockdown l'Rca costa meno

Traffico, incidenti e immatricolazioni ridotte: i liguri risparmiano sull'assicurazione

LA CONVERGENZA ANNUNCIATA MOLTI E MAI STATA FORMALIZZATA

Le bugie del governo isolano Liguria e Sardegna

Da fine mese si fermano dieci rotte. Ma forse l'esecutivo sta facendo marcia indietro

DIRITTI DEI BAMBINI

Il Garante «toglie» la mascherina a scuola

Intesa su Genova e Spezia

Nessun ribaltone in porto, scelti Signorini e Sommariva

CONCESSIONI STAGIONALI

Regioni compatte: «Il governo agisca»

Ansa

Genova, Voltri

Porti:Toti,intesa su Signorini a Genova e Sommariva a Spezia

Tweet governatore, su proposta del ministro De Micheli

(ANSA) - GENOVA, 23 NOV - "Su proposta del ministro De Micheli ho firmato l' intesa su Paolo Emilio Signorini per il Porto di Genova e Savona e Mario Sommariva per quello della Spezia. Buon lavoro a entrambi per le moltissime cose che abbiamo da fare per far ripartire la Liguria". Lo ha scritto il governatore ligure Giovanni Toti su Twitter. (ANSA).

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

Autorità di sistema portuale: Signorini confermato, Sommariva alla Spezia

Sommariva, genovese, era segretario generale dell' Adsp del Mare Adriatico orientale

Il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti conferma che, su proposta del ministro De Micheli, ha firmato l' intesa su Paolo Emilio Signorini come presidente dei porti di Genova e Savona e di Mario Sommariva per quello della Spezia. L' annuncio in un tweet. «Buon lavoro a entrambi - aggiunge Toti - per le moltissime cose che abbiamo da fare per far ripartire la nostra regione. A Carla Roncallo va il mio ringraziamento per l' impegno, i risultati raggiunti e per il suo contributo alla crescita e allo sviluppo della Liguria come prima piattaforma logistica e portuale d' Italia». Mario Sommariva, segretario generale dell' Adsp del Mare Adriatico orientale, era tra i papabili per sostituire Roncallo. Sommariva, nato a Genova 63 anni fa, ha un passato nella Capitale e poi nel capoluogo del Friuli.

Genova24

Genova, Voltri

Autorità portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini confermato presidente

Su proposta del Mit, il presidente di Regione Liguria ha firmato il rinnovo dell' incarico

Redazione

Genova24.it

Autorità portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini confermato presidente

Su proposta del Mit, il presidente di Regione Liguria ha firmato il rinnovo dell'incarico

Genova. 'Su proposta del ministro De Micheli ho firmato l' intesa su Paolo Emilio Signorini come presidente dei porti di Genova e Savona e di Mario Sommariva per quello della Spezia'. Così, in un tweet il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, che annuncia la conferma di Signorini alla guida dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Mario Sommariva, invece, va a sostituire Carla Roncallo alla testa di quella del Mar Ligure Orientale. Secondo mandato, quindi, per il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mar Tirreno occidentale, che comprende i porti di Genova, Pra', Savona a Vado. 'Buon lavoro a entrambi - aggiunge Toti - per le moltissime cose che abbiamo da fare per far ripartire la nostra regione. A Carla Roncallo va il mio ringraziamento per l' impegno, i risultati raggiunti e per il suo contributo alla crescita e allo sviluppo della Liguria come prima piattaforma logistica e portuale d' Italia'.

Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

Porti liguri, Paolo Emilio Signorini confermato alla guida di Savona

L' augurio di Toti: "Buon lavoro, moltissimo da fare insieme per far ripartire la Liguria"

Savona. "Su proposta del ministro De Micheli ho firmato l' intesa su Paolo Emilio Signorini come presidente dei porti di Genova e Savona e di Mario Sommariva per quello della Spezia". Così, in un tweet il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, che annuncia la conferma di Signorini alla guida dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Mario Sommariva, invece, va a sostituire Carla Roncallo alla testa di quella del Mar Ligure Orientale. "Buon lavoro a entrambi - aggiunge Toti - per le moltissime cose che abbiamo da fare per far ripartire la nostra regione. A Carla Roncallo va il mio ringraziamento per l' impegno, i risultati raggiunti e per il suo contributo alla crescita e allo sviluppo della Liguria come prima piattaforma logistica e portuale d' Italia". Dalla Home In carcere "Dammi i soldi o faccio saltare in aria la chiesa": arrestato per estorsione ai parroci presa di posizione Mascherine a scuola, Garante ligure per l' infanzia: "Più flessibilità per ridurre gli effetti sui bambini" INCARICO Porti liguri, Paolo Emilio Signorini confermato alla guida di Savona punto tamponi Albenga, da domani sarà operativo il drive through nel park del casello autostradale.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Porti della Liguria, Signorini a Genova e Sommariva a La Spezia

Intesa Regione-governo, ora manca solo il decreto del ministero dei Trasporti. A Genova sarà bis, a La Spezia arriverà il segretario generale del porto di Trieste

Arrivano le prime due ufficialità in questa fase di rinnovo della dirigenza portuale italiana. Si tratta dei sistemi portuali di Genova e La Spezia, che verranno guidati per i prossimi quattro anni rispettivamente dal rinconfermato Paolo Emilio Signorini e dal nuovo arrivo Mario Sommariva . La Regione Liguria ha annunciato l'intesa col ministero dei Trasporti bissando così la guida dell'Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale e spostando Sommariva da Trieste, dov'è attualmente segretario generale affiancando Zeno D'Agostino, a La Spezia. Ora che è stata raggiunta l'intesa, manca solo il decreto per avviare l'incarico, che dovrebbe arrivare a giorni. Sommariva andrà a sostituire Francesco Di Sarcina, commissario dell'Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale il quale è subentrato alla presidente Carla Roncallo, entrata a ottobre nell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. «Buon lavoro a entrambi commenta il governatore della Liguria, Giovanni Toti - per le moltissime cose che abbiamo da fare per far ripartire la nostra regione. A Carla Roncallo va il mio ringraziamento per l'impegno, i risultati raggiunti e per il suo contributo alla crescita e allo sviluppo della Liguria come prima piattaforma logistica e portuale d'Italia».

Ship Mag

Genova, Voltri

Ora è ufficiale: Signorini a Genova, Sommariva alla Spezia

Redazione

Genova - La Regione Liguria ha firmato l' intesa con la ministra Paola De Micheli che ha proposta la nomina di Paolo Signorini a presidente dei porti di Genova e Savona e di Mari Sommariva al vertice dello scalo della Spezia. Lo ha annunciato il presidente della Regione Giovanni Toti: "Buon lavoro a entrambi per le moltissime cose che abbiamo da fare per far ripartire la nostra regione".

Shipping Italy

Genova, Voltri

Presidenti AdSP: Toti annuncia Sommariva a Spezia e Signorini rinnovato a Genova

"Su proposta del ministro De Micheli ho firmato l' intesa su Paolo Emilio Signorini per il porto di Genova e Savona e Mario Sommariva per quello della Spezia. Buon lavoro a entrambi per le moltissime cose che abbiamo da fare per far ripartire la Liguria . A Carla Roncallo va il mio ringraziamento per l' impegno, i risultati raggiunti e per il suo contributo alla crescita e allo sviluppo della Liguria come prima piattaforma logistica e portuale d' Italia'. Con questo tweet il presidente della regione Liguria, Giovanni Toti, ha definitivamente fugato ogni dubbio sul fatto che sarà questa l' accoppiata che guiderà le due port authority liguri nei prossimi quattro anni. Mancano ora alcuni passaggi prima della nomina definitiva ma si tratta ormai di pure formalità. Prende così lentamente forma questa nuova tornata di nomine dei presidenti delle Autorità di sistema portuale italiane. Altra riconferma certa è quella di Zeno D' Agostino al porto di Trieste (e Monfalcone) mentre Pino Musolino sembra quasi ceto che dal Veneto si sposterà a dirigere gli scali del Lazio . Rimangono poi da riempire alcune caselle. Fra queste quelle del porto di Napoli dove, a pochi giorni di distanza dall' endorsement arrivato dal locale Propeller Club, molti operatori portuali hanno invece scritto alla ministra dei trasporti Paola De Micheli e al governatore De Luca chiedendo discontinuità. Secondo quanto rivelato dal Corriere del Mezzogiorno nella lettera firmata da Camaga, Cantieri del Mediterraneo, Cmt, Conateco, De Luca Impresa Marittima, Eligroup, G.& R. Salvatori, Garolla, Gnv Grandi Navi Veloci, Italiana Impianti, Italcost, Klingenberg Group, Mmc, Navalcantieri, Magazzini Generali Silos Frigoriferi, Nuova Meccanica Navale, Navitec, Oni Off. Navali Italiane, Palumbo Group, Petrolchimica Partenopea, Soteco, Tefin, Ship Services, Terminal Flavio Gioia, Terminal Napoli e Terminal Traghetti la situazione a Napoli è di "intollerabile paralisi amministrativa che caratterizza l' amministrazione portuale". Poi ancora si legge: "Dopo anni di commissariamento, tutte le imprese auspicavano che la "nuova" Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centrale potesse finalmente imprimere una svolta nella gestione del nostro porto, aiutando le imprese a promuovere progetti, investimenti, occupazione e sviluppo, e a valorizzare la grande tradizione e cultura marittima e portuale della nostra Regione. Tali auspici sono stati totalmente frustrati, e le conseguenti aspettative altrettanto neglette. Rispetto alla paralisi antecedente l' attuale gestione, se possibile la situazione è ulteriormente peggiorata". Le altre caselle da riempire nelle prossime settimane sono quelle dei presidenti delle seguenti Autorità di Sistema Portuale: Mari Tirreno meridionale e Ionio, Mare Adriatico orientale, Mare Ionio, Mare Adriatico centro-settentrionale, Mare Adriatico centrale, Mar Adriatico settentrionale, Mar Tirreno settentrionale, Mare di Sicilia orientale e Mare Adriatico meridionale.

Transportonline

Genova, Voltri

Porti: Signorini confermato a guida di Genova, Savona e Vado

Al lavoro su nuova diga da un miliardo e svolta green. GENOVA - Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale (Genova, Savona e Vado ligure) resterà alla guida per altri quattro anni. Il via libera è arrivato oggi con la firma dell'intesa da parte del presidente della Regione Liguria. Insediatosi a dicembre 2016, Signorini chiuderà il primo mandato e avvierà il secondo proprio in coincidenza con l'avvio del dibattito pubblico sui progetti preliminari della nuova doga foranea del porto di Genova, l'opera da un miliardo che permetterà la navigazione in sicurezza delle navi più grandi e l'aumento degli spazi a terra. Un passaggio cruciale per lo scalo su cui il lavoro proseguirà l'anno prossimo con la progettazione esecutiva e successivamente l'avvio dei lavori per il primo lotto. Da poco, inoltre, è partito il bando per la costruzione della nuova Torre piloti, sempre nel porto di Genova, e un altro filone di lavoro è quello per rendere lo scalo sempre più green: entro fine anno sarà terminata l'elettrificazione della banchina portuale del terminal Psa di Genova Pra'. Il mandato di Signorini è stato segnato dall'emergenza Covid, che sta ancora pesando sui traffici portuali. Senza contare che questi quattro anni hanno visto anche, ad agosto 2018, la tragedia del crollo di Ponte Morandi, ricostruito in tempi record e i problemi con le gallerie autostradali, che hanno ostacolato il traffico dei tir da e per il porto, e pure i danni per il maltempo.

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

L' iniziativa

Dal terminal di Pra' a Padova parte il nuovo servizio

Genova Economia

Cantieri
Fincantieri costruirà otto navi robotizzate

L'intervista
Cingolani "Il supercalcolatore cambierà il volto di Genova Leonardo pronta alla sfida"

Centenario
Dal terminal di Pra' a Padova parte il nuovo servizio

"Stanno per entrare i primi 60 dipendenti. Tutti giovani, selezionati su oltre mille domande"

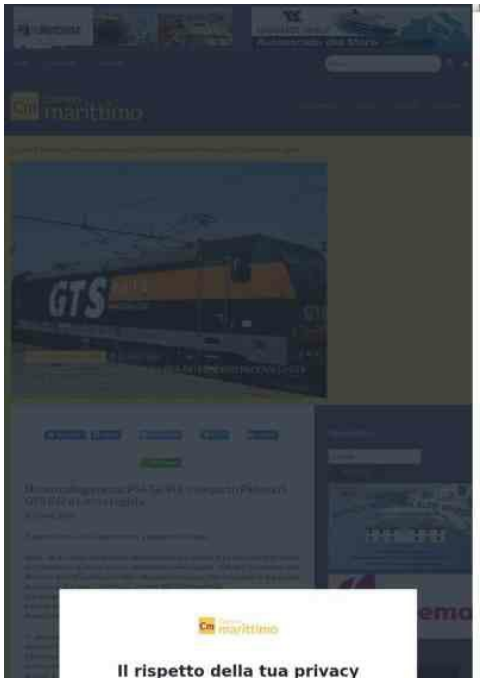
L'allarme dei sindacati
"Tirrenia, con lo stop 500 posti a rischio"

Parte il nuovo servizio intermodale Lorma Logistic-Gts Rail che opererà sulla direttrice del traffico Genova Pra'-Interporto Padova. Lorma Logistic, l' operatore di trasporto intermodale affiderà i suoi container marittimi alla trazione della Gts Rail. Al momento due i viaggi a settimana, oltre 100 teu (unità di misura del container pari a un pezzo da 20 piedi) trasportati. « Il servizio - spiegano le due società - collegherà il Nord- Est, parte strategica e fondamentale dell' economia del sistema paese Italia, ad uno dei principali porti nazionali, e si inserisce in un contesto più ampio del cambio modale dalla strada alla ferrovia finalizzato anche a decongestionare il nodo viario genovese, tema che trova ampio consenso da parte di tutte le compagnie di navigazione e di spedizionieri, oltre che dalla popolazione del territorio. L' operazione inoltre avrà un effetto positivo sull' ambiente con una riduzione delle sole emissioni di CO_2, superiore alle 1.350 tonnellate-anno. Dal prossimo mese di marzo, sono in programma nuovi collegamenti dal porto di Genova » . « Abbiamo un impegnativo programma di sviluppo intermodale - spiega Stefano Cibien, ad di Lorma Logistic - e in Gts Rail abbiamo individuato il partner ideale. Oggi, con il sostegno e all' interesse di Psa Genova Pra' e Interporto di Padova, il nostro network potrà contare su un importante valore aggiunto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere Marittimo

Genova, Voltri

Nuovo collegamento PSA Ge Prà-Interporto Padova di GTS Rail e Lorma Logistic



23 Nov, 2020 Trasporti: Lorma - Gts, nuovo servizio a Interporto di Padova Roma - Al via i nuovi collegamenti intermodali tra Psa Genova Pra e l' Interporto di Padova (a/r). Si tratta di un nuovo servizio intermodale Lorma Logistic - Gts Rail che opererà sulla direttrice del traffico Genova Voltri - Interporto Padova a/r. Per il momento le due società annunciano due viaggi a settimana, per oltre 100 TEU trasportati. Lorma Logistic , l' operatore di trasporto intermodale affiderà i suoi container marittimi alla trazione della Gts Rail l' impresa ferroviaria del gruppo GTS Spa che opera nel mercato liberalizzato dal 2008. 'Il servizio - spiegano le due società - collegherà il Nord-Est, parte strategica e fondamentale dell' economia del sistema paese Italia, ad uno dei principali porti nazionali, e si inserisce in un contesto più ampio del cambio modale dalla strada alla ferrovia finalizzato anche a decongestionare il nodo viario genovese, tema che trova ampio consenso da parte di tutte le compagnie di navigazione e di spedizionieri, oltre che dalla popolazione del territorio. L' operazione inoltre avrà un effetto positivo sull' ambiente con una riduzione delle sole emissioni di CO2, superiore alle 1350 Tonnellate/anno. Dal prossimo mese di marzo, sono in programma nuovi collegamenti dal porto di Genova'. 'Siamo molto soddisfatti di questo accordo con Lorma Logistic - dichiara Alessio Muciaccia, ceo di Gts - e siamo certi che a questo progetto ne seguiranno altri. Riteniamo che il sistema portuale italiano abbia ancora tantissimo da esprimere in termini di opportunità per il mondo della ferrovia e noi siamo qui per coglierle'. 'Abbiamo un ambizioso ed impegnativo programma di sviluppo intermodale - spiega Stefano Cibien, amministratore delegato di Lorma Logistic - e in Gts Rail abbiamo individuato il partner ideale. Oggi, grazie al sostegno e all' interesse di PSA GENOVA PRA' e Interporto di Padova Spa, il nostro network potrà contare su un importante valore aggiunto in termini di qualità ed affidabilità con una prospettiva di ecosostenibilità di rilievo'.

Il Nautilus

Genova, Voltri

Lorma-Gts, nuovo servizio su tratta Genova Psa-Padova. Da marzo 2021 nuovi collegamenti dal porto

Roma- Al via il nuovo servizio intermodale Lorma Logistic - Gts Rail che opererà sulla direttrice del traffico Genova Voltri - Interporto Padova a/r. Lorma Logistic, l' operatore di trasporto intermodale affiderà i suoi container marittimi alla trazione della Gts Rail. Al momento due i viaggi a settimana, oltre i 100 TEU trasportati. 'Il servizio - spiegano le due società - collegherà il Nord-Est, parte strategica e fondamentale dell' economia del sistema paese Italia, ad uno dei principali porti nazionali, e si inserisce in un contesto più ampio del cambio modale dalla strada alla ferrovia finalizzato anche a decongestionare il nodo viario genovese, tema che trova ampio consenso da parte di tutte le compagnie di navigazione e di spedizionieri, oltre che dalla popolazione del territorio. L' operazione inoltre avrà un effetto positivo sull' ambiente con una riduzione delle sole emissioni di CO_2, superiore alle 1350 Tonnellate/anno. Dal prossimo mese di marzo, sono in programma nuovi collegamenti dal porto di Genova'. 'Siamo molto soddisfatti di questo accordo con Lorma Logistic - dichiara Alessio Muciaccia, ceo di Gts - e siamo certi che a questo progetto ne seguiranno altri. Riteniamo che il sistema portuale italiano abbia ancora tantissimo da esprimere in termini di opportunità per il mondo della ferrovia e noi siamo qui per coglierle'. 'Abbiamo un ambizioso ed impegnativo programma di sviluppo intermodale - spiega Stefano Cibien, amministratore delegato di Lorma Logistic - e in Gts Rail abbiamo individuato il partner ideale. Oggi, grazie al sostegno e all' interesse di PSA GENOVA PRA' e Interporto di Padova Spa, il nostro network potrà contare su un importante valore aggiunto in termini di qualità ed affidabilità con una prospettiva di ecosostenibilità di rilievo'.

Genova24

Genova, Voltri

Fusione Psa-Sech, la preoccupazione di Usb: "Serve chiarezza sul futuro del porto e dei suoi lavoratori"

Il sindacato propone di aprire un dibattito tra tutti i lavoratori del porto: "Tutele a rischio"

Redazione

Genova24.it

Fusione Psa-Sech, la preoccupazione di Usb: "Serve chiarezza sul futuro del porto e dei suoi lavoratori"

Il sindacato propone di aprire un dibattito tra tutti i lavoratori del porto: "Tutele a rischio"

Genova . La fusione Psa-Sech preoccupa i lavoratori del porto di Genova e in particolar modo il sindacato Usb che chiede chiarezza sulla futura gestione e chiede di aprire un dibattito fra tutti i lavoratori coinvolti in quello che 'oltre ad essere uno dei principali scali e uno fra i più importanti del Mediterraneo, è un bene pubblico perché di interesse collettivo' 'Quello che sta avvenendo negli scali genovesi è infatti un vero e proprio mercato privato - denuncia Usb - in barba alle concessioni e alle norme di legge, come se non ci fossero regole a tutela del bene pubblico. Basti pensare al voltafaccia di SECH che dall' alleanza con MSC già benedetta ufficialmente da tutte le istituzioni e dopo l' investimento di 250 milioni pubblici su Calata Bettolo, è passato con PSA senza che l' Autorità di sistema e il suo presidente Signorini abbiano avuto la dignità di opporsi, lavandosene le mani come Pilato come ogni volta che c' è da contraddire la volontà del potente PSA'. Il sindacato parla di 'evidente concentrazione monopolistica ' data dal fatto che 'PSA, dopo l' acquisizione di SECH, controlla oggi oltre il 70% dei container in transito a Genova' da cui 'dipendono le ore di lavoro e i salari di oltre la metà dei lavoratori portuali'. Per questo Usb chiede ' come verranno gestite le due società di Pra e di Calata Sanità da parte di PSA': 'Parti di azienda verranno terziarizzate, come ad esempio reparti di manutenzione, gestione informatica e reparti di amministrazione? O verrà creata una terza azienda gestita simultaneamente dalle prime due? Che ne sarà dei rispettivi lavoratori? E dei turni della Culmv? Perché si permette che un patrimonio come il Porto di Genova, d' interesse nazionale, subisca un' azione monopolistica di società con capitali esteri e in maggioranza non comunitari?'. Queste alcune delle domanda a cui Usb chiede venga data risposta La preoccupazione del sindacato 'è che si presentino grossi problemi che ricadano sui lavoratori' e per questo propone un dibattito con i lavoratori coinvolti, dai portuali, agli autotrasportatori e ferrotrasportatori, agli agenti e agli spedizionieri, compresi i reparti amministrativi e impiegatizi, perché un monopolio è un danno per tutti'. 'Rivendichiamo informazioni e chiarezza per i lavoratori e la città da parte di Palazzo San Giorgio e del concessionario PSA' conclude Usb.

FerPress

Genova, Voltri

Lorma - Gts: nuovo servizio su tratta Genova Psa-Padova. Da marzo 2021 nuovi collegamenti dal porto

(FERPRESS) - Roma, 23 NOV - Al via il nuovo servizio intermodale Lorma Logistic - Gts Rail che opererà sulla direttrice del traffico Genova Voltri - Interporto Padova a/r. Lorma Logistic, l' operatore di trasporto intermodale affiderà i suoi container marittimi alla trazione della Gts Rail. Al momento due i viaggi a settimana, oltre i 100 TEU trasportati. "Il servizio - spiegano le due società - collegherà il Nord-Est, parte strategica e fondamentale dell' economia del sistema paese Italia, ad uno dei principali porti nazionali, e si inserisce in un contesto più ampio del cambio modale dalla strada alla ferrovia finalizzato anche a decongestionare il nodo viario genovese, tema che trova ampio consenso da parte di tutte le compagnie di navigazione e di spedizionieri, oltre che dalla popolazione del territorio. L' operazione inoltre avrà un effetto positivo sull' ambiente con una riduzione delle sole emissioni di CO_2, superiore alle 1350 Tonnellate/anno. Dal prossimo mese di marzo, sono in programma nuovi collegamenti dal porto di Genova". "Siamo molto soddisfatti di questo accordo con Lorma Logistic - dichiara Alessio Muciaccia, ceo di Gts - e siamo certi che a questo progetto ne seguiranno altri. Riteniamo che il sistema portuale italiano abbia ancora tantissimo da esprimere in termini di opportunità per il mondo della ferrovia e noi siamo qui per coglierle". "Abbiamo un ambizioso ed impegnativo programma di sviluppo intermodale - spiega Stefano Cibien, amministratore delegato di Lorma Logistic - e in Gts Rail abbiamo individuato il partner ideale. Oggi, grazie al sostegno e all' interesse di PSA GENOVA PRA' e Interporto di Padova Spa, il nostro network potrà contare su un importante valore aggiunto in termini di qualità ed affidabilità con una prospettiva di ecosostenibilità di rilievo".

Shipping Italy

Genova, Voltri

Partito nuovo treno container fra Psa Ge Prà e Padova di Gts Rail e Lorma Logistic

Un nuovo servizio intermodale Lorma Logistic (società del gruppo Fratelli Cosulich) - Gts Rail che opererà sulla direttrice del traffico Genova Voltri Interporto Padova ha appena preso il via. Lo ha reso noto l'impresa ferroviaria pugliese precisando che Lorma Logistic, l'operatore di trasporto intermodale affiderà i suoi container marittimi alla trazione della Gts Rail. Al momento due i viaggi a settimana, oltre i 100 Teu trasportati. Le due aziende poi aggiungono: 'Il servizio collegherà il Nord-Est, parte strategica e fondamentale dell'economia del sistema paese Italia, a uno dei principali porti nazionali, e si inserisce in un contesto più ampio del cambio modale dalla strada alla ferrovia finalizzato anche a decongestionare il nodo viario genovese, tema che trova ampio consenso da parte di tutte le compagnie di navigazione e di spedizionieri, oltre che dalla popolazione del territorio. L'operazione inoltre avrà un effetto positivo sull'ambiente con una riduzione delle sole emissioni di CO_2, superiore alle 1.350 Tonnellate/anno. Dal prossimo mese di marzo, sono in programma nuovi collegamenti dal porto di Genova'. Alessio Muciaccia, amministartore delegato di Gts Rail si è detto molto soddisfatto di questo accordo con Lorma Logistic e si dice certo che a questo progetto ne seguiranno altri. Riteniamo che il sistema portuale italiano abbia ancora tantissimo da esprimere in termini di opportunità per il mondo della ferrovia e noi siamo qui per coglierle'. Stefano Cibien, amministratore delegato di Lorma Logistic, a sua volta dichiara: 'Abbiamo un ambizioso e impegnativo programma di sviluppo intermodale e in Gts Rail abbiamo individuato il partner ideale. Oggi, grazie al sostegno e all'interesse di Psa Genova Prà e Interporto di Padova il nostro network potrà contare su un importante valore aggiunto in termini di qualità ed affidabilità con una prospettiva di ecosostenibilità di rilievo'.

Ansa

Genova, Voltri

Trasporti: sigilli elettronici per controllo dei container

Progetto pilota fra i porti di Genova e Alessandria d' Egitto

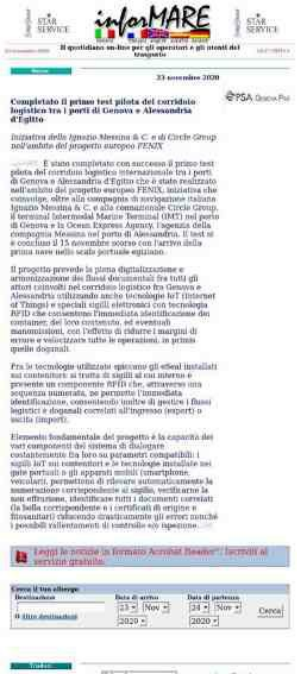
(ANSA) - GENOVA, 23 NOV - Con speciali sigilli elettronici, eSeal, apposti sui containers si potrà averne l' immediata identificazione con il loro contenuto, e verificare che non ci siano state manomissioni durante il trasporto. Il primo test pilota, fra i porti di Genova e Alessandria d' Egitto, si è concluso il 15 novembre con l' arrivo nel porto egiziano della prima nave. Realizzato nell' ambito del progetto europeo Fenix, che coinvolge oltre a Circle Group e alla compagnia di navigazione Ignazio Messina & C., il terminal IMT nel porto di Genova e Ocean Express nel porto di Alessandria, il test getta le basi per la completa digitalizzazione dei flussi documentali tra i diversi attori coinvolti nel corridoio. "Elemento fondamentale è la capacità dei vari componenti del sistema di dialogare costantemente fra loro" spiega una nota: i sigilli lot sui contenitori "parlano" con le tecnologie installate nei gate portuali o gli apparati mobili. Il presidente & ceo di Circle Luca Abatello sottolinea "Oltre a velocizzare notevolmente le operazioni assicurando l' accesso diretto al terminal, il progetto punta ad assicurare la trasmissione anticipata dei documenti al porto di destinazione ancor prima che la nave sia partita". Ed è prevista una seconda fase con il coinvolgimento diretto dell' Agenzia italiana delle Dogane e dei Monopoli e delle Dogane egiziane. "Questo progetto nel campo della digitalizzazione - dice Ignazio Messina, a.d. della compagnia di navigazione - è destinato ad avere riflessi operativi importanti, sull' efficienza, la rapidità delle operazioni, nonché in tema di security". (ANSA).

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

Informare

Genova, Voltri

Completato il primo test pilota del corridoio logistico tra i porti di Genova e Alessandria d' Egitto

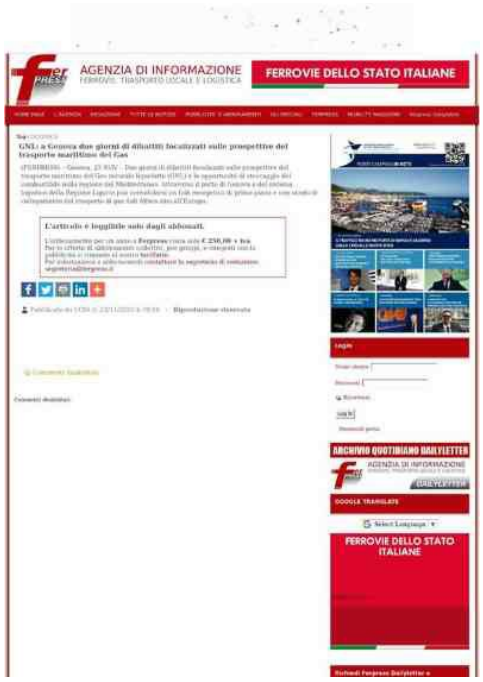


Iniziativa della Ignazio Messina & C. e di Circle Group nell' ambito del progetto europeo FENIX È stato completato con successo il primo test pilota del corridoio logistico internazionale tra i porti di Genova e Alessandria d' Egitto che è stato realizzato nell' ambito del progetto europeo FENIX, iniziativa che coinvolge, oltre alla compagnia di navigazione italiana Ignazio Messina & C. e alla connazionale Circle Group, il terminal Intermodal Marine Terminal (IMT) nel porto di Genova e la Ocean Express Agency, l' agenzia della compagnia Messina nel porto di Alessandria. Il test si è concluso il 15 novembre scorso con l' arrivo della prima nave nello scalo portuale egiziano. Il progetto prevede la piena digitalizzazione e armonizzazione dei flussi documentali fra tutti gli attori coinvolti nel corridoio logistico fra Genova e Alessandria utilizzando anche tecnologie IoT (Internet of Things) e speciali sigilli elettronici con tecnologia RFID che consentono l' immediata identificazione dei container, del loro contenuto, ed eventuali manomissioni, con l' effetto di ridurre i margini di errore e velocizzare tutte le operazioni, in primis quelle doganali. Fra le tecnologie utilizzate spiccano gli eSeal installati sui contenitori: si tratta di sigilli al cui interno è presente un componente RFID che, attraverso una sequenza numerata, ne permette l' immediata identificazione, consentendo inoltre di gestire i flussi logistici e doganali correlati all' ingresso (export) o uscita (import). Elemento fondamentale del progetto è la capacità dei vari componenti del sistema di dialogare costantemente fra loro su parametri compatibili: i sigilli IoT sui contenitori e le tecnologie installate nei gate portuali o gli apparati mobili (smartphone, veicolari), permettono di rilevare automaticamente la numerazione corrispondente al sigillo, verificarne la non effrazione, identificare tutti i documenti correlati (la bolla corrispondente e i certificati di origine e fitosanitari) riducendo drasticamente gli errori nonché i possibili rallentamenti di controllo e/o ispezione.

FerPress

Genova, Voltri

GNL: a Genova due giorni di dibattiti focalizzati sulle prospettive del trasporto marittimo del Gas



(FERPRESS) Genova, 23 NOV Due giorni di dibattiti focalizzati sulle prospettive del trasporto marittimo del Gas naturale liquefatto (GNL) e le opportunità di stoccaggio del combustibile nella regione del Mediterraneo. Attraverso il porto di Genova e del sistema logistico della Regione Liguria può consolidarsi un hub energetico di primo piano e uno snodo di collegamento del trasporto di gas dall'Africa sino all'Europa.Il Forum internazionale Il GNL nel corridoio Euro-Mediterraneo e ruolo del sistema logistico di Genova e Liguria, promosso da Città Metropolitana di Genova e da Regione Liguria, organizzato da ConferenzaGNL/Mirumir con il supporto di WEC Italia e sotto l'alto patrocinio di Mise e Maeci, ha sottolineato le opportunità e le sfide che attendono il comparto logistico del gas anche alla luce del Green Deal europeo e dell'obiettivo di decarbonizzazione delle fonti energetiche entro il 2040. L'evento è stato trasmesso in diretta streaming ed ha avuto relatori nazionali e internazionali di grande esperienza e ai vertici di società operative del settore, istituzioni nazionali ed europee.Nella prima giornata di giovedì 19 novembre, dopo i saluti istituzionali di Marco Bucci, sindaco di Genova e di Città Metropolitana e la dichiarata volontà di perseguire l'ipotesi GNL, la prima sessione è stata dedicata al tema dell'impiego del GNL nel settore del trasporto marittimo in una prospettiva globale. Il nuovo combustibile rappresenta anche in questo ambito una delle chiavi di volta per favorire la riduzione delle emissioni e contribuire agli obiettivi di decarbonizzazione entro il 2040.In questo contesto, il Mediterraneo si conferma un'area di importanza strategica come ponte nelle rotte commerciale tra Africa ed Europa e gli scali portuali della regione si candidano ad un ruolo di primo piano nell'ottica di un programma di sviluppo sostenibile europeo, come evidenziato anche da relatori dell'Egitto e del Marocco.Nella seconda sessione, spazio è stato dato alle prospettive alla luce del Green Deal dell'Unione europea e alle indicazioni per la Liguria date dall'Assessore sviluppo economico della Regione, Andrea Benveduti, per poi proseguire con interventi incentrati sulla necessità di uno sviluppo di una rete di distribuzione del gas naturale liquefatto in Italia da realizzare attraverso investimenti sulle infrastrutture e l'ampliamento del mercato.La seconda giornata di venerdì 20 novembre si è aperta con una sessione dedicata al bioGNL, su cui diversi esperti si sono confrontati per il suo impatto rivoluzionario, permettendo già oggi trasporti a impatto ambientale e climatico zero, che potrà poi evolvere con l'uso dei gas sintetici, in particolare con idrogeno verde e CO2 sottratta all'ambiente. Il GNL può quindi giocare un ruolo chiave nell'integrazione dei sistemi energetici e nella collaborazione euromediterranea.È emerso come gli operatori chiedano una maggiore semplificazione della regolamentazione a livello nazionale ed europeo per soddisfare le esigenze infrastrutturali soprattutto per la realizzazione degli stoccaggi. Nella seconda sessione i tavoli virtuali che si sono alternati nel pomeriggio hanno visto prima al centro delle discussioni le prospettive del GNL per Genova e la Liguria e poi l'uso del vettore energetico nei programmi di collaborazione internazionale.Una sfida, quella della transizione verso il GNL, che la Città Metropolitana di Genova intende raccogliere in attesa degli indirizzi strategici nazionali sull'idrogeno, come detto dal Delegato al piano strategico Claudio Garbarino. Nell'ottica di una cooperazione tra tutti i soggetti imprenditoriali e istituzionali resta fondamentale l'integrazione tra la domanda di gas e processo di decarbonizzazione.Molta attenzione deve essere data all'attività e alle proposte della Commissione Europea, che devono affrontare il tema della transizione energetica con realismo e

senza interventi che potrebbero rivelarsi controproducenti. Il sistema del gas naturale italiano ed europeo, che comprende il GNL, costituisce una risorsa utile alla transizione energetica. Diventa così

fondamentale il ruolo di controllo e proposta del Parlamento Europeo, richiamato in conclusione dall'europarlamentare Marco Campomenosi, membro della Commissione Trasporti.

Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

"Pur in pieno Covid il traffico via mare tiene"

Pitto presidente di Spediporto: importante il lavoro delle fabbriche e nei cantieri

Vezio Benetti

GENOVA Anche se il Covid -19 imperversa, dice Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, il traffico via mare tiene. La differenza fra il periodo Marzo-Maggio di quest'anno è il lavoro che viene svolto nelle fabbriche e nei cantieri, permette di far lavorare spedizionieri, terminaolisti, agenti marittimi e nauralmente compagnied i navigazione. Le materie prime, vengono imbarcate e spedite nella maggior parte nell'area asiatica. La Cina ha ripreso in pieno la produttività. In quelle zone sembr ache il Coronavirus abbia abbandonato la presa. Purtroppo noi e l'Europa intera siamoancora in emergenza. Il presidente durante l'intervista al nostro quotidiano www.messaggeromarittimo.it ha toccato punti di estrema attualità. Si è soffermato sulla legge Finanziaia che a breve sarà prsentatata e discussa alla Camera evidenziando i provvedimenti che il Governo ha lanciato al settore dei trasporti e dell'intermodalità. Pitto ha quindi risposto a nostre domande sulla Via della Seta, sulla guerra dei dazi fra Usa e Cina che coinvolge anche il nostro Paese, sulle opere infrastrutturali che riguardano il porto di Genova e infine sul settore delle crociere.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

"Lavorerò nel solco della continuità come ci chiedono i nostri operatori"

LAURA IVANI

«Lavorerò nel solco della continuità come ci chiedono i nostri operatori»

Opa di Crédit Agricole sul Credito Valtellinese

AFFITTASI APPARTAMENTI
COMPLETAMENTE NUOVI
ALLA LIZZA (SP) IN ZONA PANORAMICA
PER INFO: 348 5220809

La Spezia «La continuità è un dovere». Nessuna brusca interruzione nella progettualità e dell' azione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. L' intesa sul suo nome, da parte di Ministero e Regione, c' è da pochi minuti. Ma Mario Sommariva, nuovo presidente dell' Authority spezzina, sembra già voler rassicurare. La comunità portuale spezzina, ma anche quella parte di territorio e quei sindacati che avevano invocato proprio una continuità operativa nella sede di via del Molo. Prospettando una staffetta tra la ex presidente Carla Roncallo e l' attuale commissario straordinario Francesco Di Sarcina. In ballo, nei prossimi anni, ci sono interventi fondamentali per l' attuazione del piano regolatore portuale. Il rischio di perdere il filo, di veder mutate decisioni e scenari, spaventa i portuali. Nello scacchiere delle nomine volute dal Mit, il ministro Paola De Micheli ha scelto però per La Spezia un manager con una lunga esperienza e con un curriculum di peso. Arriverà da un porto dall' altra parte d' Italia, Trieste. «Conosco molto bene La Spezia e il suo porto - risponde -, un porto di grande efficienza e armonia tra le sue componenti che dovranno essere portate avanti. Come il rapporto delicato con la città, rispetto al quale dovrà esserci una grande strategia di ascolto. Per me - sorride Sommariva - è un metodo di vita. In questo sono seguace di San Bernardino da Siena che sottolineava che abbiamo due orecchie per sentire e una sola lingua per parlare». Classe 1957, Sommariva dal 2015 è stato segretario generale a Trieste e a Bari. La sua carriera inizia negli anni Ottanta, con l' incarico di coordinatore nazionale del settore marittimo per la Filt Cgil, diventandone poi segretario nazionale. Nel 2006 viene nominato numero uno dell' Agenzia del Lavoro portuale di Trieste per la fornitura di lavoro portuale temporaneo. Adesso un nuovo importante incarico. «Sono onorato» dice, ringraziando per la fiducia il ministro De Micheli e il presidente Toti. «Vorrei ringraziare - aggiunge - per il lavoro prezioso la presidente Roncallo e il segretario Di Sarcina. Io mi porrò in continuità rispetto ai progetti che sono stati portati avanti, lo ritengo doveroso. Dobbiamo accelerare, il lavoro è complesso». Il suo nome è stato al centro di polemiche, perché considerata una nomina voluta dai dem e da Orlando in contrapposizione a Di Sarcina, considerato da alcuni candidato paitiano. «Convincerò con il mio lavoro anche chi ha manifestato perplessità. Lavorerò per lo sviluppo del porto e del territorio, due concetti che vanno considerati nell' insieme. Il porto è una entità complessa ed esprime più voci, cui bisogna prestare ascolto». La felicità nell' arrivare alla Spezia è accompagnata dalla malinconia nel lasciare Trieste: «Ho ricevuto decine di telefonate. Anche dalla Spezia e da Genova». Sommariva arriverà nel Golfo dei Poeti solo a fine anno, quando si concluderà l' iter che porterà alla nomina ufficiale, attraverso le commissioni di Camera e Senato e il decreto ministeriale. Tra i primi a congratularsi il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. Che risponde anche sulle polemiche sul territorio che non sarebbe stato ascoltato, privilegiando logiche politiche. «Di Sarcina ha fatto un buon lavoro come segretario generale e si è preso l' onere di traghettare come commissario il porto. Le proposte arrivano dal Ministero e la Regione ha dato l' intesa su Sommariva che è indiscutibilmente un nome di qualità e professionalità. Cedo possa fare bene in questa città». L' intesa tra Regione e Governo è per il parlamentare dem Andrea Orlando «una buona notizia, in una fase come questa di alta conflittualità non era scontato. Questo è dovuto alla qualità del nome messo

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

in campo, mi auguro adesso si completino i passaggi istituzionali: abbiamo bisogno di tornare rapidamente a una attività ordinaria dell' ente portuale, ringraziando chi in queste settimane ha svolto un incarico commissariale». Raffaella Paita, deputata di Italia Viva, ringrazia «Francesco Di Sarcina per il positivo lavoro di commissario e anche per aver tenuto unita la comunità portuale spezzina. In questi anni c' è stato un clima di positiva collaborazione tra La Spezia e Marina di Carrara. Porgo a Sommariva i migliori auguri di buon lavoro. Mi auguro una positiva continuità rispetto al clima instaurato da Di Sarcina e ai risultati raggiunti dagli scali mercantili». Anche la Uil, con Mario Ghini, si dice «pronta a condividere un percorso e a collaborare in un' ottica di rispetto reciproco e delle tematiche del lavoro. Rivolgiamo un appello affinché i temi dell' occupazione e del lavoro non siano messi in secondo piano rispetto alle dinamiche generali». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

«Mi muoverò nel segno della continuità»

Sommariva commenta la notizia della firma di Toti sugli atti relativi alla sua nomina in Authority. Ora i passaggi in Parlamento

di Franco Antola La Spezia «Le mie priorità alla guida dei porti della Spezia e di Marina di Carrara? Mi muoverò nel segno della continuità perché sono convinto che essa costituisca un dovere, un principio di buona amministrazione da cui non si possa prescindere. Per questo ringrazio il segretario generale Di Sarcina e la presidente Carla Roncallo per il lavoro svolto». Mario Sommariva ha da poco saputo dell' avvenuta firma dell' intesa che sancisce la sua nomina al vertice dell' Autorità portuale spezzina (anche se mancano ancora i passaggi in commissione Trasporti di Camera e Senato) e, parlando con La Nazione, sgombera subito il campo da illazioni e malintesi sul suo ruolo al vertice di Adsp. Niente rivoluzioni, ma azioni di sviluppo nel solco già tracciato dai predecessori. A dare notizia, nella tarda mattinata di ieri, della scelta di Sommariva per la successione di Roncallo è stato un tweet del presidente della Regione Giovanni Toti, che annuncia anche la conferma di Paolo Emilio Signorini alla guida dell' Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale. Nel breve messaggio social, Toti esprime l' augurio di buon lavoro ai due presidenti «per le moltissime cose che abbiamo da fare per far ripartire la nostra regione», e a Carla Roncallo «il ringraziamento per l' impegno, i risultati raggiunti e per il suo contributo alla crescita e allo sviluppo della Liguria come prima piattaforma logistica e portuale d' Italia». Sommariva, 63 anni, vanta un notevole bagaglio di competenze in materia marittima e portuale. Oltre ad essere stato segretario generale del Porto di Trieste e prima ancora, per due mandati, di quello di Bari, ha alle spalle anche un' esperienza di sindacalista al Dipartimento mari, porti e logistica della Cgil. Ad augurare buon lavoro a Sommariva è stata anche la deputata di Italia Viva Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Camera. «E' una persona che stimo molto - dice -, c' è chi ha detto che il mio sostegno era per Francesco Di Sarcina, in realtà mi ero semplicemente limitata a prendere atto di ciò che la comunità portuale aveva detto a proposito della possibile nomina dell' attuale commissario straordinario, una figura che avrebbe garantito continuità nell' azione dell' Autorithy. Questo non significa che altrettanto non possa fare Sommariva, che conosco personalmente per le sue indiscutibili competenze. Non sono importanti le etichette politiche ma il fatto che la scelta nasca da un clima positivo e sia il frutto di una visione comune della città e di tutte le sue componenti. Non mi riconosco in una discussione sui nomi, ma sulla missione di chi andrà ad occupare quel ruolo, che è quella di portare avanti e promuovere obiettivi fondamentali come il piano portuale, il programma degli investimenti di Lsct o la restituzione alla città dei suoi spazi a mare. Che sia Di Sarcina o Sommariva non è decisivo, quello che conta è che si riconosca e si dia continuità alla condivisione degli interessi della città e il mantenimento del clima positivo che ha finora caratterizzato il rapporto fra tutte le componenti della portualità». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

«Troppi camion sul litorale, stoppiamo Grendi» Del Nero chiede maggiore tutela dell' ambiente

Carrara

C'è chi preme in difesa della Bolkestein

«Troppi camion sul litorale, stoppiamo Grendi» Del Nero chiede maggiore tutela dell'ambiente

«Abbiamo tradito i nostri gemelli armeni»

CARRARA «Marina non ha bisogno di altro inquinamento». Articolo Uno boccia lo sviluppo dei traffici di Grendi verso la Sardegna temendo che questo possa significare un aumento dei camion in transito sul litorale che, secondo il segretario Nicola Del Nero, porterebbe solo degrado. «Non ci stiamo a veder trasformare il litorale in un via vai di camion - dice quest' ultimo -. E' notizia di questi giorni il raddoppio della rotta Marina di Carrara- Golfo Aranci da parte di Grendi: rumore, inquinamento, traffico pesante e pochi posti di lavoro, questo è il futuro di Marina. Come se non bastasse nella pianificazione dell' Autorità Portuale si parla di creare un parcheggio per i camion nella zona tra la foce del Carrione e del Lavello. È possibile che tutto questo succeda senza che l' amministrazione informi la città, è possibile che anche l' opposizione subisca tutto ciò senza un minimo di discussione? Noi chiediamo all' amministrazione di fermare tutto, la politica deve ascoltare le esigenze della popolazione, che rivendica sicurezza, rispetto dell' ambiente e sviluppo ecosostenibile. In tutti i programmi quando si parla di Marina tutto ruota intorno a crociere, sviluppo del turismo e decoro urbano e poi alla prova dei fatti tutto rimane come prima, anzi il degrado è aumentato, il traffico pesante aumenterà e si conseguenza anche l' inquinamento». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la crisi delle acciaieriela crisi delle acciaierie

Sindacati Jsw, levata di scudi «Non siamo il freno del porto»

I riflessi dell' atteso piano industriale sulle aree e le banchine in concessione «Una fabbrica moderna ed ecocompatibile è l' unico modello di salvezza»I riflessi dell' atteso piano industriale sulle aree e le banchine in concessione «Una fabbrica moderna ed ecocompatibile è l' unico modello di salvezza»

M.M.

PIOMBINO

Sindacati Jsw, levata di scudi «Non siamo il freno del porto»

Polo culturale «La giunta si confronti con la città»

Apprendistato da Acquasport e dall'elettrauto Magni

Nuovo mezzi scafo Siemi

Domani visita virtuale della Casa delle Bifore

PIOMBINO Impegni. Promesse. Battute d' arresto. La lotta di anni per difendere posti di lavoro e una prospettiva industriale. C' è tutto questo e molto altro nella levata di scudi dei coordinatori della rappresentanza sindacale unitaria (Rsu) di JSW Steel Italy e Piombino Logistics. «Ci pare un po' come la novella dello stento, facciamo presente che anche nel 2014, la fermata dell' altoforno avrebbe dovuto creare migliaia di posti di lavoro, ma la realtà è sotto gli occhi di tutti», affermano i sindacalisti. Ed è l' amara considerazione in scia allo scenario tratteggiato dal fronte del porto da cui si imputa alle incertezze e ai ritardi dell' atteso piano industriale dell' acciaieria la zavorra che frena la marcia di sviluppo del porto. «Il sindacato sta affrontando questa situazione da solo - affermano i coordinatori delle due Rsu -, ci sentiamo di dissentire da questo nuovo attacco, che non è alla proprietà JSW, ma a tutte le famiglie che in quella fabbrica ripongono il loro futuro». C' è una premessa e non ci girano intorno i rappresentanti sindacali. Si contano i giorni da qui all' incontro al ministero dello Sviluppo economico fissato per il 4 dicembre, per capire quali frutti avrà portato il lavoro di Marco Carrai e quale sarà il futuro di Jsw. L' ultimo confronto del 7 ottobre con la sottosegretaria Alessia Morani, quando si parlò di piano industriale sfiorando appena il tema non secondario del nuovo Accordo di programma, avrebbe dovuto essere seguito da altri incontri, poi saltati non solo per l' impennata del covid-19, ma anche per le complessità legate ai modi di ingresso (e all' impegno, non solo economico) dello Stato nel capitale sociale di Jsw Steel Italy e alla volontà e capacità di Sajjan Jindal di investire a Piombino. Una partita che resta ad alta complessità. «L' azienda doveva aver già presentato da tempo i progetti e di conseguenza aver già dato inizio agli investimenti necessari affinché tali progetti trovassero compimento - affermano -, per ciò che riguarda il rilancio della portualità, di tutto lo stabilimento e di conseguenza l' economia di tutto il territorio piombinese. Ci pare davvero bizzarro che il blocco occupazionale anche su altre aree venga determinato da questo». I rappresentanti sindacali mettono in fila alcune domande. «Le due aree opzionate da JSW creerebbero mille posti di Lavoro? », chiedono. E sottolineano che «ad ora le tre aree assegnate dovrebbero ipoteticamente e potenzialmente crearne circa 90 a regime nel 2024 o 2025. Quanti sono i lavoratori impiegati nelle altre aree già assegnate? Quando si libererà la banchina che doveva ospitare per soli tre mesi la Costa Victoria? ». Cosa chiedono le Rsu? «Che le istituzioni tutte, comincino ad affiancare il sindacato in maniera seria, senza continuare in questo gioco di false responsabilità - sostengono -. Non usciremo da questa tragedia, se continueremo a raccontare che la colpa sta solo lì, iniziamo a prendere davvero sul serio tutte le possibilità, le opportunità che questo territorio ci offre, partendo dal fatto che puntare su una fabbrica moderna ed ecocompatibile sia davvero il modello di salvezza, il decadimento di un territorio, la mancanza di lavoro e la tenuta sociale sempre più in bilico, che ormai si protrae da più di dieci anni ne sono purtroppo la prova. Crediamo fortemente in un economia circolare ed ecocompatibile in cui JSW e Piombino Logistics

saranno il nocciolo centrale, basta sogni e fantasiosi paradigmi i lavoratori che rappresentiamo vogliono fatti». -- m.m.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la mozione di terra nostra

«No alla tariffa sui servizi portuali per gli elbani»

Il gruppo di opposizione chiede un impegno diretto del sindaco e della giunta riese: «Decisione ingiusta e dannosa»

ELBA

«No alla tariffa sui servizi portuali per gli elbani»

La guardia medica con orario ridotto, il comitato non ci sta

Giorno di tregua, nessun contagio tra gli elbani

Le torte Nocentini vendute in Giappone

Rinviata la lotteria della Croce Verde

RIO Il gruppo consiliare Terra Nostra ha presentato un ordine del giorno da discutere al prossimo consiglio comunale di Rio, con il quale si intende impegnare il sindaco Marco Corsini e la giunta comunale a schierarsi contro la decisione dell' Autorità di sistema portuale di introdurre il pagamento della tariffa per i servizi resi al cittadino anche per i residenti elbani e per i pendolari. È lo stesso gruppo consiliare, per voce del capogruppo Umberto Canovaro, ad aver confermato la notizia: «La mozione - ha spiegato Canovaro - ha lo stesso contenuto di quello approvato all' unanimità di recente al Comune di Portoferraio, a proposito dell' aumento delle tariffe portuali di sbarco. Auspichiamo che anche al Comune di Rio si registri il più ampio consenso, in quanto deve levarsi una voce all' unisono a sostegno delle popolazioni elbane, che questa scelta penalizzerebbe sia come residenti, che come imprese. In un periodo difficile come questo, le movimentazioni verso l' Elba devono essere favorite, a sostegno del turismo e del lavoro, e la risposta che anche il governo nazionale dà è quella di favorirli anche mitigando le tasse. Questa decisione, va nel senso opposto e anche i riesi devono fare la propria parte per impedirlo». «In questi giorni - si legge nel testo della mozione consiliare - abbiamo appreso dall' Autorità portuale che, in seguito ad una valutazione della Corte dei Conti, sarà introdotto l' obbligo del pagamento dei servizi portuali anche per tutti i cittadini residenti nelle isole minori. Il consiglio comunale impegna il sindaco, la giunta e le forze politiche ad attivarsi presso il Ministero dei trasporti, A.R.T e Ancim ed ogni altra istituzione per evitare ai cittadini elbani questa ulteriore penalizzazione in una situazione già fortemente disagevole». --

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

I bar e i ristoranti del porto aperti sempre: ma dovrebbero servire solo i passeggeri

Nelle pieghe delle ordinanze nessuno controlla se chi consuma è in possesso di un titolo di viaggio: i locali sfruttano un' autorizzazione ministeriale. Alla dogana non avvengono verifiche e potrebbero stare aperti solo quelli dentro le facility

Lotta al Covid, le regole e i controlli

I bar e i ristoranti del porto aperti sempre: ma dovrebbero servire solo i passeggeri

di Pierfrancesco Curzi Ci sono persone disposte a comprare un biglietto aereo senza necessariamente volare a destinazione pur di poter accedere all' area in cui bar e ristoranti servono da bere e da mangiare, bypassando qualsiasi regola sulla sicurezza. È successo in Irlanda e gli emuli non mancano in giro per l' Europa. Da noi è molto più semplice «aggirare» i regolamenti, non c' è bisogno di acquistare alcun biglietto, basta andare all' aeroporto Sanzio all' esterno dell' area doganale, oppure entrare ad un casello dell' A/14 e uscire a quello successivo, nel frattempo fermarsi all' autogrill per una brioche e un cappuccino o una birra. Eppure ad Ancona non è necessario fare tutti questi sacrifici, basta entrare al porto di Ancona, dallo scalo Antico al Mandracchio e potersi sedere in ognuno dei locali per la somministrazione di bevande o della ristorazione, sedersi ai tavoli e far finta che la pandemia non esista, o meglio, non influisca come accade nel resto della città. Il porto di Ancona gode di una situazione davvero particolare. Un' area che somiglia ad un limbo con regime di porto franco tra città e porto dove tutto è consentito, in deroga. Mentre i bar e i ristoranti del centro, alcuni distanti appena 50 metri dal varco d' ingresso, possono stare aperti, ma solo per asporti e consegne a domicilio, quelli all' interno dell' area portuale consentono di sedersi al tavolo e gustare un primo o un aperitivo. Certo, sempre rispettando le regole canoniche: distanziamento sociale, mascherina e igiene delle mani. In fondo lo stesso regime di quando le Marche erano in zona gialla. Da quando il colore è cambiato, per conclamate esigenze pandemiche per molti esercizi è iniziato un nuovo lock down simile a quello di marzo. Asporto e domicilio non sono la normalità e il calo degli affari è lapalissiano. È normale che un ristoratore del centro o una barista del piano si possa arrabbiare per questa disparità di trattamento. La legge , o meglio una clausola sul recente Dpcm, ha infatti inserito anche i porti, come aeroporti e autogrill, nella lista dei luoghi dove le attività commerciali possono operare. Ancona è unica in questo senso. Teoricamente bar e ristoranti del porto potrebbero somministrare cibi e bevande soltanto per i viaggiatori, ossia i passeggeri muniti di biglietto delle navi, ma in realtà al porto entrano tutti, liberamente. Questa è l' interpretazione che viene data all' ordinanza che si rifà all' ultimo Dpcm in materia di contenimento del Covid. Il problema è che nessuno sa cosa fare. Le autorità competenti, il Comune in primis, potrebbe intervenire in quanto è lui che rilascia le licenze per bar e ristoranti, mentre la Regione dovrebbe vigilare sul rispetto della libera concorrenza. E il ruolo dell' Autorità portuale? L' area doganale andrebbe rispettata, ma nessuno se ne cura troppo. Stando alla regola, potrebbero restare aperti gli esercizi all' interno delle facility, tradotto, dentro le reti: il problema è che all' interno di quell' area non ci sono più né bar né ristoranti.

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

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sorpresa Tirrenia: «Sospesi i viaggi diretti a Cagliari» `

Interrotti dal primo dicembre i collegamenti tra il porto di Civitavecchia e il capoluogo sardo

Civitavecchia

Il Messaggero

La giunta si dimette, Pincio nel caos

Sorpresa Tirrenia: «Sospesi i viaggi diretti a Cagliari»

Santa Severa scopre il mare d'inverno

Controlli anti-contagi, chiuso un ristorante sul lungomare

L' ANNUNCIO Saranno sospesi dal 1° dicembre tutti i collegamenti in convenzione con la Sardegna. Questo quanto deciso nelle scorse ore da Tirrenia-Moby che ha scritto ai Ministeri e alle istituzioni territoriali comunicando una decisione che avrà inevitabili e gravi ripercussioni anche sull' occupazione. L' incertezza legata sia all' emergenza Covid-19 ma soprattutto alla proroga della convenzione del servizio di continuità territoriale marittima è la motivazione con cui l' azienda ha annunciato la decisione. Una decisione che peserà anche sul porto di Civitavecchia già penalizzato dalla carenza di traffici soprattutto merci, visto che tra le tratte che saranno chiuse c' è anche Civitavecchia-Arbatax-Cagliari che ad oggi ha partenze il lunedì, mercoledì e venerdì, con due ulteriori partenze settimanali chiamate staffette solo per le merci. Ed i primi a lanciare l' allarme, per quello che rischia di diventare un altro importante servizio perso per il porto di Roma, sono gli autotrasportatori. «Su Cagliari viaggiano il 70% di tutti i prodotti merceologici destinati alla Sardegna, - spiega il direttore del Consorzio Autotrasportatori Civitavecchia Patrizio Loffarelli - visto che nell' hinterland del capoluogo c' è la maggior concentrazione di fabbriche, industria e centri smistamento di tutta l' isola. Siamo molto preoccupati anche perché già da tempo la scelta di Tirrenia di mettere su Civitavecchia navi piccole impediva il carico di tutti i tir, con la necessità di dover ricorrere alle staffette. Da dicembre anche le staffette faranno la spola solo con Livorno e per gli autotrasportatori significa dispendio di tempo e perdita di competitività». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Messaggero (ed. Frosinone)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, inaugurati i nuovi piazzali «Così più competitivi»

Interventi finanziati dal Cipe con 33 milioni di euro L' area sarà dotata di sei torri faro e della videosorveglianza

Gaeta Fondi Terracina

Porto, inaugurati i nuovi piazzali «Così più competitivi»

Il vecchio mercato ittico non c'è più

Imprenditore simula il furto dell'auto indagini e denuncia per il trentenne

Consumano la pizza fuori dal locale e insultano gli agenti: denunciati

GAETA Il porto commerciale di Gaeta si dota di nuovi piazzali per movimentare le merci, per una superficie di oltre 70 mila metri quadrati, realizzati a breve distanza dalle banchine. Un' area - ha sottolineato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro settentrionale, Francesco Maria di Majo, durante la cerimonia inaugurale di ieri, svolta alla presenza del prefetto Maurizio Falco, dei parlamentari Raffaele Trano e Massimo Adinolfi e delle massime autorità civili e militari della zona - strategicamente fondamentale ai fini dell' incremento di nuovi traffici e del raggiungimento di un ruolo di primo piano nell' ambito delle Autostrade del Mare e che risponde alle indicazioni normative suggerite dall' Ue per qualificare ed innovare gli scali portuali, tra i quali quello di Gaeta, che, destinatario di significativi finanziamenti, continua ad essere un porto sempre più in fase di espansione. Si tratta di un piccolo ma importante retroporto, di cui Gaeta aveva bisogno. I nuovi piazzali, dopo cinque anni di lavori, renderanno ancora più competitivo il porto commerciale di Gaeta nello scenario del Mediterraneo e in quello internazionale. La realizzazione dell' area, a cura del consorzio stabile Grandi lavori di Roma - ha aggiunto il presidente di Majo - è stata finanziata dal Cipe con 33 milioni di euro, che, concessi nel 2013 grazie all' intervento decisivo dell' allora presidente della commissione Finanze della Camera, Gianfranco Conte, hanno consentito di dragare lo specchio acqueo antistante le banchine e, di conseguenza, imbonire i piazzali retrostanti. L' area sarà inoltre dotata di sei torri faro con corpi illuminati a led e di un innovativo impianto di videosorveglianza e nelle prossime settimane sarà arricchita di una nuova viabilità di accesso e di uscita. 'Arcivescovo di Gaeta, monsignor Luigi Vari, ha benedetto i nuovi piazzali, intitolati all' ultima Regina del Regno delle due Sicilie, Maria Sofia Von Wittelsbach (sorella della Principessa Sissi), la regina soldato, in ricordo del suo amore per Gaeta e per i gesti eroici da lei compiuti durante l' assedio di Gaeta del febbraio 1861. Una dedica per simboleggiare anche la nascita di un corridoio Gaeta-Bari, dove la regina arrivò via mare dal porto di Trieste il primo febbraio 1859. L' obiettivo è quello di una connessione trasversale dell' Italia con la penisola iberica e quella greco-balcanica attraverso flussi logistici e trasferimento sul mare di gran parte delle merci che ancora oggi vengono trasportate attraverso i collegamenti stradali. «E' un momento di grande significativo sociale ed economico per Gaeta e l' intera provincia», hanno sottolineato, nei loro interventi, il prefetto Maurizio Falco, i parlamentari Massimo Adinolfi e Raffaele Trano, l' assessore all' Economia del Mare Linda Morini, il comandante della Capitaneria Federico Giorgi ed il principe Lelio Niccolò Orsini, delegato di Roma e del Lazio dell' Ordine Costantiniano, in rappresentanza del principe Carlo di Borbone delle due Sicilie. Sandro Gionti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

(Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP, Comitato di Gestione: approvato atto di indirizzo per la variante al PRP del porto di Gaeta. Condivisione di interventi col Comune di Civitavecchia sulle aree di interazione porto-città

Civitavecchia, 23 novembre 2020 - Approvato dal Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale l' Atto di indirizzo per l' avvio del procedimento di Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale (PRP) di Gaeta mediante l' ampliamento del comparto destinato alla cantieristica e l' infrastrutturazione dei nuovi piazzali logistici. Si tratta di un altro importante segnale per lo sviluppo del porto gaetano secondo un programma condiviso con il Comune e con il Consorzio Industriale del Sud Pontino (con il quale già nel luglio 2018 fu stipulato un accordo in tal senso). Nel corso della seduta svoltasi venerdì 20 novembre, che si è protratta fino al tardo pomeriggio, il Comitato di Gestione ha dato il via libera al programma di riassetto del porto di Gaeta attraverso il quale saranno delocalizzate alcune attività di cantieristica navale, attualmente site nell' ambito del cosiddetto comparto Frattasi, in località Calegna/Peschiera in prossimità del centro abitato. Le attività di cantieristica saranno collocate nell' area nord dello scalo, con contestuale riordino e riqualificazione del sopra citato comparto anche mediante una separazione in aree omogenee tra le attività di itticoltura, che saranno concentrate nei pressi del porto pescherecci e dell' attuale mercato ittico di prossima apertura, e le attività di cantieristica. Ciò determinerà, conseguentemente, la possibilità di avere una razionalizzazione anche degli spazi prettamente destinati alle attività portuali come previsto dai programmi che stanno portando alla realizzazione del nuovo porto commerciale. In apertura di Comitato, il Presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo, aveva illustrato i contenuti del possibile accordo con il Comune di Civitavecchia a superamento del precedente accordo siglato il 14 luglio 2015 e mai attuato. In particolare, di Majo, prendendo spunto da quanto emerso negli incontri, tecnici e non, svoltisi negli ultimi tempi tra i rappresentanti dei due enti, ha spiegato che l' AdSP proporrà di partecipare per la somma di 400.000 Euro al progetto per il consolidamento dell' asse viario e di manutenzione straordinaria della bretella di collegamento porto/interporto, di destinare poi la somma di 260.000 Euro come contributo alle spese per il Lotto "B" del progetto definitivo/esecutivo dell' anfiteatro alla Marina, che potrebbe prevedere anche un intervento di manutenzione dell' adiacente tratto iniziale dell' antemurale, e di realizzare, per un costo complessivo di 300.000 Euro, una nuova rotatoria di smistamento e immissione al porto nei pressi del Varco Fortezza. A cura dell' AdSP, previa approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, potrebbe essere anche lo sviluppo della progettazione fino al livello definitivo-esecutivo della riqualificazione e ripascimento della Marina. Per il Presidente, gli interventi costituirebbero un impegno concreto e immediato, a dimostrazione della sinergia tra i due enti che andrebbe poi a concretizzarsi completamente nell' ambito del costituendo "Tavolo Tecnico Città/Porto". Un tavolo che, secondo il massimo esponente dell' Authority, dovrebbe procedere alla stesura di un programma di interventi di recupero del porto storico e della costa locale che preveda l' attivazione dei canali di finanziamento attraverso la partecipazione congiunta a bandi europei, la definizione delle aree di interazione porto-città e la definizione degli interventi nelle suddette aree, con specifico riferimento ai collegamenti viabilistici, ferroviari e pedonali del porto. Nel corso della seduta, il Comitato di Gestione ha infine approvato la terza variazione al bilancio di previsione 2020 dell' ente e la presa d' atto del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) nel quale è

stata anticipata l' attuazione della decarbonizzazione attraverso l' utilizzo esclusivo di fonti di energia rinnovabili. Al riguardo, sulla scorta delle indicazioni provenienti dal mercato è stato individuato il mix energetico

(Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

necessario a portare alla completa decarbonizzazione del porto entro il 2050. Contatti: Dott.ssa Giuliana Satta Ufficio Comunicazione Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Porti di Roma e del Lazio 00053 Civitavecchia - Molo Vespucci Tel. +39 0766366236 Mobile +39 3294098010 email: satta@portidiroma.it Cos' è immediapress (link: http://corporate.adnkronos.com/02.php#Immediapress) Disclaimer Immediapress (link: https://www.adnkronos.com/zoom/footer_disclaimer#immediapress)

Affari Italiani

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP, Comitato di Gestione: approvato atto di indirizzo per la variante al PRP del porto di Gaeta. Condivisione di interventi col Comune di Civitavecchia sulle aree di interazione porto-città

affaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996
NOTIZIARIO
torna alla lista
AdSP, Comitato di Gestione: approvato atto di indirizzo per la variante al PRP del porto di Gaeta. Condivisione di interventi col Comune di Civitavecchia sulle aree di interazione porto-città

(Civitavecchia, 23 novembre 2020) - Civitavecchia, 23 novembre 2020 - Approvato dal Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale l' Atto di indirizzo per l' avvio del procedimento di Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale (PRP) di Gaeta mediante l' ampliamento del comparto destinato alla cantieristica e l' infrastrutturazione dei nuovi piazzali logistici. Si tratta di un altro importante segnale per lo sviluppo del porto gaetano secondo un programma condiviso con il Comune e con il Consorzio Industriale del Sud Pontino (con il quale già nel luglio 2018 fu stipulato un accordo in tal senso). Nel corso della seduta svoltasi venerdì 20 novembre, che si è protratta fino al tardo pomeriggio, il Comitato di Gestione ha dato il via libera al programma di riassetto del porto di Gaeta attraverso il quale saranno delocalizzate alcune attività di cantieristica navale, attualmente site nell' ambito del cosiddetto comparto Frattasi, in località Calegna/Peschiera in prossimità del centro abitato. Le attività di cantieristica saranno collocate nell' area nord dello scalo, con contestuale riordino e riqualificazione del sopra citato comparto anche mediante una separazione in aree omogenee tra le attività di itticoltura, che saranno concentrate nei pressi del porto pescherecci e dell' attuale mercato ittico di prossima apertura, e le attività di cantieristica. Ciò determinerà, conseguentemente, la possibilità di avere una razionalizzazione anche degli spazi prettamente destinati alle attività portuali come previsto dai programmi che stanno portando alla realizzazione del nuovo porto commerciale. In apertura di Comitato, il Presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo, aveva illustrato i contenuti del possibile accordo con il Comune di Civitavecchia a superamento del precedente accordo siglato il 14 luglio 2015 e mai attuato. In particolare, di Majo, prendendo spunto da quanto emerso negli incontri, tecnici e non, svoltisi negli ultimi tempi tra i rappresentanti dei due enti, ha spiegato che l' AdSP proporrà di partecipare per la somma di 400.000 Euro al progetto per il consolidamento dell' asse viario e di manutenzione straordinaria della bretella di collegamento porto/interporto, di destinare poi la somma di 260.000 Euro come contributo alle spese per il Lotto "B" del progetto definitivo/esecutivo dell' anfiteatro alla Marina, che potrebbe prevedere anche un intervento di manutenzione dell' adiacente tratto iniziale dell' antemurale, e di realizzare, per un costo complessivo di 300.000 Euro, una nuova rotatoria di smistamento e immissione al porto nei pressi del Varco Fortezza. A cura dell' AdSP, previa approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, potrebbe essere anche lo sviluppo della progettazione fino al livello definitivo-esecutivo della riqualificazione e ripascimento della Marina. Per il Presidente, gli interventi costituirebbero un impegno concreto e immediato, a dimostrazione della sinergia tra i due enti che andrebbe poi a concretizzarsi completamente nell' ambito del costituendo "Tavolo Tecnico Città/Porto". Un tavolo che, secondo il massimo esponente dell' Authority, dovrebbe procedere alla stesura di un programma di interventi di recupero del porto storico e della costa locale che preveda l' attivazione dei canali di finanziamento attraverso la partecipazione congiunta a bandi europei, la definizione delle aree di interazione porto-città e la definizione degli interventi nelle suddette aree, con specifico riferimento ai collegamenti viabilistici, ferroviari e pedonali del porto. Nel corso della seduta, il Comitato di Gestione ha infine approvato la terza variazione al bilancio di previsione 2020 dell' ente e la

presa d' atto del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) nel quale è stata anticipata l' attuazione della decarbonizzazione attraverso l' utilizzo esclusivo di fonti di energia rinnovabili. Al riguardo, sulla

scorta delle indicazioni provenienti dal mercato è stato individuato il mix energetico necessario a portare alla completa decarbonizzazione del porto entro il 2050. Contatti:Dott.ssa Giuliana SattaUfficio Comunicazione Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro SettentrionalePorti di Roma e del Lazio00053 Civitavecchia - Molo VespucciTel. +39 0766366236Mobile +39 3294098010email: satta@portidiroma.it.

FerPress

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP Tirreno centro settentrionale: ok atto di indirizzo per variante al PRP del porto di Gaeta

(FERPRESS) Civitavecchia, 21 NOV Approvato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale l'Atto di indirizzo per l'avvio del procedimento di Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale (PRP) di Gaeta mediante l'ampliamento del comparto destinato alla cantieristica e l'infrastrutturazione dei nuovi piazzali logistici.Si tratta di un altro importante segnale per lo sviluppo del porto gaetano secondo un programma condiviso con il Comune e con il Consorzio Industriale del Sud Pontino (con il quale già nel luglio 2018 fu stipulato un accordo in tal senso). Nel corso della seduta svoltasi ieri, che si è protratta fino al tardo pomeriggio, il Comitato di Gestione ha dato il via libera al programma di riassetto del porto di Gaeta attraverso il quale saranno delocalizzate alcune attività di cantieristica navale, attualmente site nell'ambito del cosiddetto comparto Frattasi, in località Calegna/Peschiera in prossimità del centro abitato. Le attività di cantieristica saranno collocate nell'area nord dello scalo, con contestuale riordino e riqualificazione del sopra citato comparto anche mediante una separazione in aree omogenee tra le attività di itticoltura, che saranno concentrate nei pressi del porto pescherecci e dell'attuale mercato ittico di prossima apertura, e le attività di cantieristica. Ciò determinerà, conseguentemente, la possibilità di avere una razionalizzazione anche degli spazi prettamente destinati alle attività portuali come previsto dai programmi che stanno portando alla realizzazione del nuovo porto commerciale. In apertura di Comitato, il Presidente dell'AdSP, Francesco Maria di Majo, aveva illustrato i contenuti del possibile accordo con il Comune di Civitavecchia a superamento del precedente accordo siglato il 14 luglio 2015 e mai attuato. In particolare, di Majo, prendendo spunto da quanto emerso negli incontri, tecnici e non, svoltisi negli ultimi tempi tra i rappresentanti dei due enti, ha spiegato che l'AdSP proporrà di partecipare per la somma di 400.000 Euro al progetto per il consolidamento dell'asse viario e di manutenzione straordinaria della bretella di collegamento porto/interporto, di destinare poi la somma di 260.000 Euro come contributo alle spese per il Lotto B del progetto definitivo/esecutivo dell'anfiteatro alla Marina, che potrebbe prevedere anche un intervento di manutenzione dell'adiacente tratto iniziale dell'antemurale, e di realizzare, per un costo complessivo di 300.000 Euro, una nuova rotatoria di smistamento e immissione al porto nei pressi del Varco Fortezza. A cura dell'AdSP, previa approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, potrebbe essere anche lo sviluppo della progettazione fino al livello definitivo-esecutivo della riqualificazione e ripascimento della Marina. Per il Presidente, gli interventi costituirebbero un impegno concreto e immediato, a dimostrazione della sinergia tra i due enti che andrebbe poi a concretizzarsi completamente nell'ambito del costituendo Tavolo Tecnico Città/Porto. Un tavolo che, secondo il massimo esponente dell'Authority, dovrebbe procedere alla stesura di un programma di interventi di recupero del porto storico e della costa locale che preveda l'attivazione dei canali di finanziamento attraverso la partecipazione congiunta a bandi europei, la definizione delle aree di interazione porto-città e la definizione degli interventi nelle suddette aree, con specifico riferimento ai collegamenti viabilistici, ferroviari e pedonali del porto. Nel corso della seduta, il Comitato di Gestione ha infine approvato la terza variazione al bilancio di previsione 2020 dell'ente e la presa d' atto del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) nel quale è stata anticipata l'attuazione della decarbonizzazione attraverso l'utilizzo esclusivo di fonti di energia rinnovabili. Al

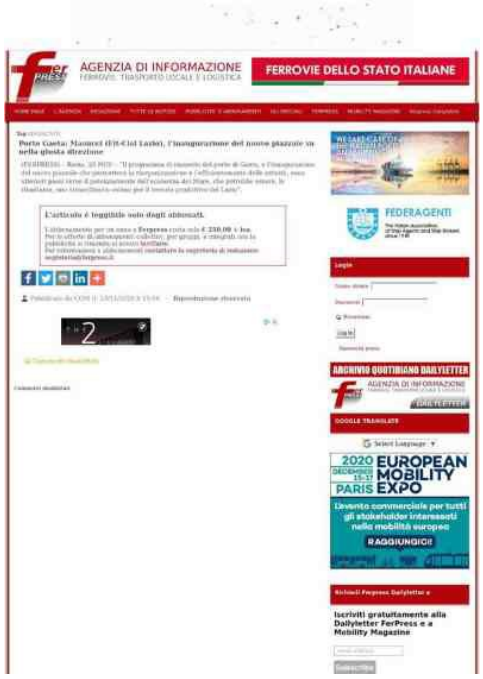
riguardo, sulla scorta delle indicazioni provenienti dal mercato è stato individuato il mix energetico necessario a portare alla completa decarbonizzazione

del porto entro il 2050.

FerPress

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto Gaeta: Masucci (Fit-Cisl Lazio), l' inaugurazione del nuovo piazzale va nella giusta direzione



(FERPRESS) Roma, 20 NOV Il programma di riassetto del porto di Gaeta, e l'inaugurazione del nuovo piazzale che permetterà la riorganizzazione e l'efficientamento delle attività, sono ulteriori passi verso il potenziamento dell'economia del Mare, che potrebbe essere, lo ribadiamo, uno straordinario volano per il tessuto produttivo del Lazio.E'quanto dichiara il Segretario Generale della Fit-Cisl del Lazio, Marino Masucci, oggi presente all'inaugurazione del nuovo piazzale Regina Marina Sofia' a Gaeta, aggiungendo che sottolineiamo da sempre che la giusta valorizzazione dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e la loro efficace messa in rete' possono rappresentare un fattore propulsivo fondamentale per una regione che ha 300 chilometri di costa, e il cui fattore economico trainante è l'export. Apprendiamo con soddisfazione che la strategia che si sta intraprendendo va proprio in questa direzione, ovvero quella del potenziamento di una piattaforma logistica naturale, il Mediterraneo sul quale affacciamo. L'effetto domino' virtuoso dell'efficientamento e della messa in rete dei porti laziali potrebbe non soltanto produrre i suoi effetti positivi nei territori di Gaeta, Fiumicino e Civitavecchia, ma siamo certi che porterebbe benefici su scala nazionale e internazionale.

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Gaeta, approvato atto d' indirizzo per variante al Piano Regolatore Portuale

L' Authority del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha anche condiviso con il Comune di Civitavecchia il programma d' interventi nello scalo

È stato approvato dal comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale l' Atto di indirizzo per l' avvio del procedimento di Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale (PRP) di Gaeta mediante l' ampliamento del comparto destinato alla cantieristica e l' infrastrutturazione dei nuovi piazzali logistici. Si tratta di un altro importante segnale per lo sviluppo del porto gaetano secondo un programma condiviso con il Comune e con il Consorzio Industriale del Sud Pontino (con il quale già nel luglio 2018 fu stipulato un accordo in tal senso). Riassetto porto di Gaeta Nel corso della seduta svoltasi la scorsa settimana, il comitato di gestione ha dato il via libera al programma di riassetto del porto di Gaeta attraverso il quale saranno delocalizzate alcune attività di cantieristica navale, attualmente site nell' ambito del cosiddetto comparto Frattasi, in località Calegna/Peschiera in prossimità del centro abitato. Le attività di cantieristica saranno collocate nell' area nord dello scalo, con contestuale riordino e riqualificazione del sopra citato comparto anche mediante una separazione in aree omogenee tra le attività di itticoltura, che saranno concentrate nei pressi del porto pescherecci e dell' attuale mercato ittico di prossima apertura, e le attività di cantieristica. Ciò determinerà, conseguentemente, la possibilità di avere una razionalizzazione anche degli spazi prettamente destinati alle attività portuali come previsto dai programmi che stanno portando alla realizzazione del nuovo porto commerciale. L' accordo con il Comune di Civitavecchia In apertura di comitato, il presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo , aveva illustrato i contenuti del possibile accordo con il Comune di Civitavecchia a superamento del precedente accordo siglato il 14 luglio 2015 e mai attuato. In particolare, di Majo, prendendo spunto da quanto emerso negli incontri, tecnici e non, svoltisi negli ultimi tempi tra i rappresentanti dei due enti, ha spiegato che l' AdSP proporrà di partecipare per la somma di 400.000 euro al progetto per il consolidamento dell' asse viario e di manutenzione straordinaria della bretella di collegamento porto/interporto, di destinare poi la somma di 260.000 euro come contributo alle spese per il Lotto "B" del progetto definitivo/esecutivo dell' anfiteatro alla Marina, che potrebbe prevedere anche un intervento di manutenzione dell' adiacente tratto iniziale dell' antemurale, e di realizzare, per un costo complessivo di 300.000 euro, una nuova rotatoria di smistamento e immissione al porto nei pressi del Varco Fortezza. A cura dell' AdSP, previa approvazione da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, potrebbe essere anche lo sviluppo della progettazione fino al livello definitivo-esecutivo della riqualificazione e ripascimento della Marina. Programma d' interventi Per il presidente, gli interventi costituirebbero un impegno concreto e immediato, a dimostrazione della sinergia tra i due enti che andrebbe poi a concretizzarsi completamente nell' ambito del costituendo "Tavolo Tecnico Città/Porto". Un tavolo che, secondo il massimo esponente dell' Authority, dovrebbe procedere alla stesura di un programma di interventi di recupero del porto storico e della costa locale che preveda l' attivazione dei canali di finanziamento attraverso la partecipazione congiunta a bandi europei, la definizione delle aree di interazione porto-città e la definizione degli interventi nelle suddette aree, con specifico riferimento ai collegamenti viabilistici, ferroviari e pedonali del porto. Terza variazione al bilancio Nel corso della seduta, il comitato di gestione ha infine approvato la terza variazione al bilancio di previsione 2020 dell' ente e la presa d' atto del Documento di

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

è stata anticipata l' attuazione della decarbonizzazione attraverso l' utilizzo esclusivo di fonti di energia rinnovabili. Al riguardo, sulla scorta delle indicazioni provenienti dal mercato è stato individuato il mix energetico necessario a portare alla completa decarbonizzazione del porto entro il 2050.

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Gaeta, Masucci (Fit-Cisl Lazio): "Il nuovo piazzale è un passo nella giusta direzione"

Secondo il sindacalista, l' inaugurazione "permetterà la riorganizzazione e l' efficientamento delle attività"

"Il programma di riassetto del porto di Gaeta, e l' inaugurazione del nuovo piazzale che permetterà la riorganizzazione e l' efficientamento delle attività, sono ulteriori passi verso il potenziamento dell' economia del Mare, che potrebbe essere, lo ribadiamo, uno straordinario volano per il tessuto produttivo del Lazio". È quanto dichiara il segretario generale della Fit-Cisl del Lazio, Marino Masucci , oggi presente all' inaugurazione del nuovo piazzale 'Regina Marina Sofia' a Gaeta, aggiungendo che "sottolineiamo da sempre che la giusta valorizzazione dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e la loro efficace 'messa in rete' possono rappresentare un fattore propulsivo fondamentale per una regione che ha 300 chilometri di costa, e il cui fattore economico trainante è l' export. Apprendiamo con soddisfazione che la strategia che si sta intraprendendo va proprio in questa direzione, ovvero quella del potenziamento di una piattaforma logistica naturale, il Mediterraneo sul quale affacciamo". "'L' effetto domino' virtuoso dell' efficientamento e della messa in rete dei porti laziali potrebbe non soltanto produrre i suoi effetti positivi nei territori di Gaeta, Fiumicino e Civitavecchia, ma siamo certi che porterebbe benefici su scala nazionale e internazionale".

Il Mattino

Napoli

Porto, Allodi: gestione scialba De Luca decida serve il rilancio

Antonino Pane

IL MATTINO

NAPOLI

Sindaco, sul podio-fiducia Fico, Maresca e Manfredi

Il sondaggio: la gestione De Magistris bocciata dal 70% dei napoletani

La rivolta dei medici «È caos nei reparti nessuno ci consulta»

Il terremoto infinito di Forcella vivere 40 anni tra le impalcature

«Autorevolezza. Questa la carenza di cui soffre oggi il porto di Napoli sia dal lato della governance sia dal versante imprenditoriale». Guglielmo Allodi, politico di lungo corso, attento alle dinamiche del porto da molti anni, non nasconde la sua delusione per come si è avvitata la fase pre-nomina del presidente dell' Autorità portuale. A pag. 22.

Il Mattino

Napoli

«Porto, più autorevolezza il rilancio tocca a De Luca»

L'ex componente della governance «Anomala l'autocandidatura di Spirito» «Lo scalo ha subito una involuzione tornate vecchie logiche e connivenze»

Antonino Pane

Primo Piano Napoli

I nodi dell'economia

L'intervista Guglielmo Allodi

«Porto, più autorevolezza il rilancio tocca a De Luca»

I trasporti/1

Studenti, stop abbonamenti ma non per le università

I trasporti/2

Eav, treni presi d'assalto negli orari extra-chiusura

«Autorevolezza». Questa la carenza di cui soffre oggi il porto di Napoli sia dal lato della governance sia dal versante imprenditoriale. Guglielmo Allodi, politico di lungo corso, attento alle dinamiche del porto da molti anni, non nasconde la sua delusione per come si è avvitata questa fase pre-nomina del nuovo presidente dell' Autorità di sistema portuale. «Improvvisamente si è aperta una discussione sulla governance del porto di Napoli, dopo anni di assordante silenzio e di lenta morte dell' economia portuale. Così, prima parla il presidente uscente, autocandidandosi per un nuovo mandato e, poi, giunge una lettere firmata da ventisei imprenditori del settore». **Una anomalia?** «Direi una stranezza tutta napoletana. Il giudizio sul presidente è tanto semplice quanto triste, ma deriva anche da scelte fatte proprio da quegli imprenditori nella confusa gestione che si è succeduta da Dassatti in poi». Poi ci sono stati i commissariamenti. «Infatti. E, purtroppo, in questi anni il funzionamento del porto è lentamente scivolato nell' oblio, non ci sono stati investimenti strutturali, non si è costruito un sistema di interessi convergenti per rispondere alle nuove esigenze del mercato». **Ma cosa non ha funzionato?** «Gli atti amministrativi sono diventati oggetti del desiderio e chi voleva investire ha visto consumare nel nulla le proprie aspettative. Insomma una gestione puramente burocratica, scialba, senza nessun tentativo di ridisegnare il rapporto, della più grande azienda del Mezzogiorno con la città e così, come era già avvenuto con il commissario in epoca precedente, tutti i progetti definiti e cantierabili dell' epoca Nerli sono stati lasciati ad impolverarsinei cassetti, con milioni di euro andati in fumo». **Un esempio per tutti?** «Il sistema di infrastrutture definito da Nausicaa, fatto chiudere inspiegabilmente. Non è difficile sostenere che dal 2008 in poi il porto non ha avuto più alcuna funzione di traino per l' economia locale, anzi ne ha rappresentato la crisi più radicale, perdendo quella funzione che la gestione Nerli aveva saputo conquistare». Nausicaa però si è rivelato anche un carrozzone di sperperi assurdi. «Non c' è dubbio che il porto di Napoli ha subito una violenta involuzione, facendo ritornare a galla vecchie connivenze. Tutto si tiene, la crisi di identità che la città vive per la debolezza dell' attuale direzione politica ha accompagnato la crisi dell' economia e del sistema portuale». E il futuro? «Si pone oggi la necessità di definire, nuovamente, il ruolo dei soggetti decisori delle sorti del Sistema Portuale, tenendo in conto le nuove norme, sinora mal utilizzate, e rispettando i singoli ruoli. La responsabilità della governance spetta alla politica, che deve saper esercitare questa funzione tenendo conto della programmazione dei soggetti del territorio e dialogando col sistema

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

Il Mattino

Napoli

degli interessi industriali. Dominus sono il presidente della Regione e il ministro delle Infrastrutture, sono loro che dovranno individuare ed offrire la soluzione più utile». **Cosa suggerirebbe a De Luca?** «De Luca sa bene che il porto può ritornare ad essere il luogo dove l' economia può diventare trainante per un nuovo destino dell' intera area metropolitana. De Luca si faccia interprete, allora, di questa importante necessità e scelga il nuovo assetto di governo con lungimiranza, lontano dai canti delle cattive sirene e scegliendo sulla base di competenze certe e di capacità programmatica». **E la classe imprenditoriale?** Deve stare in disparte? «C' è bisogno di una politica che sappia ridisegnare il futuro, selezionando le competenze migliori per il governo del porto, c' è bisogno di sconfiggere un malsano provincialismo che ha immiserito le aspettative. Proprio per questo suona strana la lettera dei ventisei imprenditori, poiché in tutti questi anni sono stati in silenzio ed, anzi, hanno sostenuto il basso profilo dell' autorità portuale. Sono quegli imprenditori che, approfittando della debolezza della politica e della scarsa attenzione delle istituzioni, hanno portato avanti l' idea che il porto dovesse vivere soltanto dentro le mura di cinta, come se fosse una cosa privata, una qualsiasi area industriale, destinandolo, così, a svolgere una funzione residuale nell' economia locale». Lei è stato per anni in comitato portuale. «Allora il luogo ove la concertazione divenne il metodo per definire importanti progetti di riorganizzazione e di rilancio produttivo del nostro porto. Oggi, invece, nell' assenza di una visione strategica tutto si è ridotto ad una gestione parcellizzata ed intere aree sono completamente abbandonate». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere del Mezzogiorno

Napoli

Dopo le imprese, anche la Fit Cisl: «Spirito non va riconfermato»

Sindacato in campo, ma oggi arriverà una nota dei confederali di segno opposto Il presidente dell' Autorità si difende e a suo sostegno una petizione di oltre 100 firme

Patrizio Mannu

NAPOLI

LO SCALO PARTENOPEO GUERRA SUL CAMBIO AL VERTICE

Dopo le imprese, anche la Fit Cisl: «Spirito non va riconfermato»

Sindacato in campo, ma oggi arriverà una nota dei confederali di segno opposto Il presidente dell'Autorità si difende e a suo sostegno una petizione di oltre 100 firme

Addio a Achille Scudieri, fondò Adler Fino all'ultimo in azienda al mattino

napoli Acque sempre più agitate al porto di Napoli; la conferma di Pietro Spirito alla presidenza della Port Authority o il suo allontanamento è partita che ne vedrà delle belle. Anche perché lo scalo partenopeo è uno delle realtà imprenditoriali più vive della città, attorno al quale ruotano decine di aziende, migliaia di addetti e, perché no?, forti interessi. La corsa alla presidenza vede in lizza, oltre a Spirito, anche altri quotati manager; questo giornale ha cominciato a seguire le vicende del cambio di guardia con il via libera al nome di Spirito da parte del Propeller Club (sezione partenopea), associazione che raggruppa importanti imprenditori e professionisti - a livello nazionale e locale - impegnati dallo shipping alla logistica. Il consiglio direttivo ha dichiarato: «Auspichiamo all' unanimità il rinnovo, per un secondo mandato, del presidente uscente nel segno della continuità e per portare a termine quanto iniziato in questi quattro anni». Nemmeno 24 ore dopo arriva in redazione la lettera inviata al ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli e al governatore Vincenzo De Luca da 26 concessionari demaniali attivi nello scalo partenopeo nel ramo commerciale e in quello industriale. Lettera per nulla tenera nei confronti dell' attuale presidenza. I 26 chiedono al ministro un cambio al vertice e anche un cambio di marcia. A dare loro manforte esce allo scoperto la Fit Cisl Campania, per bocca del segretario generale Alfonso Langella. «Siamo - riflette - passati dal porto delle nebbie al porto delle sabbie mobili: altro che Mare del Tirreno centrale. Uno degli obiettivi che doveva porsi questa Autorità, come previsto dalla legge di riforma Delrio, era fare sistema tra i porti di Napoli e Salerno. Invece ogni porto si autogestisce a suo piacimento e poca pubblicità si è fatta per rendere appetibile il prodotto "Porti della Campania". La conseguenza? Ogni impresa, in mancanza di una governance forte e autorevole, è andata in giro per il mondo ad intercettare nuove fette di mercato oppure sono stati deviati traffici da un porto all' altro creando una paradossale concorrenza nello stesso ambito regionale». Il leader Fit Cisl allarga il discorso. «Le imprese con i propri sforzi provano ad andare avanti, ma quest' amministrazione ha portato anche alla chiusura di tante aziende con conseguente perdita di posti di lavoro: il presidente Spirito è a capo di tale scempio». Tra le note dolenti secondo la Fit la mancata utilizzazione dei beni demaniali non utilizzati «da mettere a reddito per le casse dell' Adsp creando nuova occupazione» e che invece «vengono lasciati deteriorare». Il sindacato ha quindi sollecitato la creazione di una sorta di "collocamento" dei lavoratori che negli anni hanno perso il lavoro nel porto «ma l' epoca di Spirito passerà alla storia come il mandato del dolce rimandare a fronte di responsabilità ben remunerate: tanti proclami e tanti tavoli istituzionali per innumerevoli vertenze ancora oggi aperte e risolte in parte o per nulla. Quest' Amministrazione doveva lasciare il segno dopo anni di commissariamento: l' ha lasciato sì, ma sulla pelle dei lavoratori. Occorre una svolta a 360 gradi». Parole che sono pietre, ma che potrebbero essere l' inizio di una spaccatura tutta interna ai sindacati, perché pare che oggi Cgil. Cisl, e Uil siano pronte ad diramare un comunicato contro una riconferma di Spirito. E lui? il presidente uscente della Port Authority fa spallucce, affidando un' intervista al Mattino di ieri nella quale afferma che le 26 imprese che hanno scritto a De Micheli e De Luca, altro non sono, dice Spirito «le imprese che vogliono io sia ai loro ordini. Ma con me c' è poco da fare». Riferendosi a Camaga, Cantieri

del Mediterraneo, CMT, Conateco; De Luca Impresa Marittima, Eligroup, G.& R. Salvatori, Garolla, Gnv Grandi Navi Veloci, Italiana Impianti, Italcost, Klingenberg Group, MMC, Navalcantieri,

Corriere del Mezzogiorno

Napoli

Magazzini Generali Silos Frigoriferi, Nuova Meccanica Navale, Navitec, ONI Off. Navali Italiane, Palumbo Group, Petrolchimica Partenopea Soteco, Tefin, Ship Services, Terminal Flavio Gioia, Terminal Napoli, Terminal Traghetti. «Ognuno - dice Spirito, riferendosi ai 26 - difende il suo orticello senz badare all' interesse complessivo. Loro vogliono mano libera e fare del Porto di Napoli un terreno di scontro». E arrivano nella tarda serata di ieri le circa 100 adesioni raccolte in poche ore dall' appello su change.org a favore di una continuità dell' Autorità portuale. Tra gli altri, Paolo Giulierini (direttore Mann), Michelangelo Russo (Direttore del dipartimento di Architettura dell' Università Federico II), Massimo Clemente (Direttore Iriss Cnr, Maria Cerreta (direttore del Master in Pianificazione e progettazione sostenibile delle aree portuali), Francesco Domenico Moccia (Presidente Inu Campania).

Informazioni Marittime

Napoli

Porto di Napoli, gli operatori bocciano quattro anni di Pietro Spirito

26 aziende, la quasi totalità, hanno scritto in una lettera che dalla fine del commissariamento, a dicembre 2016, è cambiato poco e parlano di «intollerabile paralisi amministrativa». Spirito: "Si ostacolano a vicenda"

Se il Propeller Club di Napoli fa un endorsement su Pietro Spirito , la quasi totalità degli operatori del porto di Napoli boccia i quattro anni di mandato del presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale. «Dopo anni di commissariamento, tutte le imprese auspicavano che la nuova Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale potesse finalmente imprimere una svolta nella gestione del nostro porto. Invece, auspici frustrati e aspettative neglette». Lo scrivono sul Corriere del Mezzogiorno di ieri ventisei imprese portuali di Napoli, la quasi totalità. Hanno firmato la lettera: Camaga, Cantieri del Mediterraneo, CMT, Conateco, De Luca Impresa Marittima, Eligroup, G.& R. Salvatori, Garolla, Grandi Navi Veloci, Italiana Impianti, Italcost, Klingenberg Group, MMC, Navalcantieri, Magazzini Generali Silos Frigoriferi, Nuova Meccanica Navale, Navitec, ONI Off, Navali Italiane, Palumbo Group, Petrolchimica Partenopea Soteco, Tefin, Ship Services, Terminal Flavio Gioia, Terminal Napoli, Terminal Traghetti. «Lo scopo di questa lettera è volto a sensibilizzare i destinatari rispetto a una situazione di intollerabile paralisi amministrativa che caratterizza l' amministrazione portuale», scrivono gli operatori portuali napoletani. L' aspetto curioso della questione è che il Propeller e gli operatori sono agli antipodi, parlano di Spirito in termini esattamente contrari. Lì dove il Propeller chiede una riconferma per dare continuità a un' amministrazione virtuosa e a una guida autorevole e competente, le imprese portuali napoletane affermano che dal lungo commissariamento - durato oltre tre anni, da marzo 2013 a dicembre 2016 con l' arrivo di Spirito - non è cambiato molto, anzi, pochissimo. Se così stanno le cose ci si domanda quali siano i parametri di giudizio delle rispettive parti e se, a questo punto, si sta parlando della stessa persona. Secondo le aziende del porto di Napoli, dal commissariamento de 2013 la situazione sarebbe, «se possibile», peggiorata . Nessun progetto delle imprese è stato portato avanti, né alcun procedimento è stato concluso, anche se non ci precisa quali. Manca, affermano, un interlocutore affidabile, un "facilitatore", «nel solco di una doverosa leale collaborazione tra amministrazione e amministrati», mentre invece l' atteggiamento di Spirito è sempre stato «piccato e polemico». Intervistato oggi da Il Mattino, Spirito ha ribattuto che questo ampio dissenso è un punto a suo favore. Ha detto che «chi li conosce [gli imprenditori portuali napoletani] sa che il primo obiettivo è ostacolarsi a vicenda. Ho tentato di mettere fine a queste guerre, fatte anche di carte bollate, che durano da decenni. E allora, ora, hanno individuato me come bersaglio. Vogliono mano libera per continuare a fare del porto di Napoli un terreno di scontro». Spirito ha chiarito che «il ministero dei Trasporti e la Regione valuteranno il mio operato. Se sarà positivo mi confermeranno, se non lo sarà mi metteranno da parte. Tutto qui. Le forzature non servono, mettono in evidenza il fare tipico degli imprenditori portuali napoletani. Il fatto che hanno scritto [la lettera pubblicata sul Corriere] non stupisce. Vogliono uno prostrato ai loro interessi, hanno sempre agito così». Spirito ha ricordato quando, prima della sua nomina, «la lettera inviata all' allora ministro [dei Trasporti] Graziano Delrio per avere Andrea Annunziata come presidente. Queste iniziative non nascono mai a caso».

Stylo 24

Napoli

Spirito conferma la denuncia di Stylo24 sui dragaggi al porto di Napoli

Ieri, Stylo24 ha pubblicato un articolo, in cui ha esaminato la linea di Umberto Masucci , presidente del Propeller (associazione di operatori portuali di Napoli), l' unico ad augurarsi la conferma di Pietro Spirito (il mandato scade il prossimo 5 dicembre, ndr), alla guida dell' Adsp del Mar Tirreno centrale. Abbiamo spiegato perché lo sponsor di Masucci all' attuale numero uno di Piazzale Pisacane, fosse del tutto scollato dalla realtà dei fatti, che testimoniano di un 'fallimento' del presidente dell' Authority nel corso del suo incarico. Il resto degli operatori portuali (Propeller e Masucci sono le eccezioni) sperano invece che Spirito venga messo da parte, poiché quella svolta che si attendeva da tanti anni (dopo i commissariamenti) allo scalo partenopeo non si è minimamente concretizzata. Alle accuse degli imprenditori, il presidente dell' Adsp ha risposto dalle colonne de Il Mattino , che lo ha intervistato. E riguardo ai dragaggi effettuati nello specchio d' acqua antistante al porto, ha confermato in toto quanto denunciato da Stylo24 . Alla domanda sul perché gli operatori si lamentassero degli escavi, Spirito ha risposto: «Perché non sono state scavate le zone adiacenti alle banchine» . Noi abbiamo scritto, che in effetti i dragaggi erano stati effettuati, ma praticamente in mezzo allo specchio d' acqua, a decine di metri dal molo. Ragion per cui sono praticamente inutili e, evidentemente da realizzare da capo.

Stylo 24

Napoli

Porto, Langella: Spirito è il responsabile di questo scempio sulla pelle dei lavoratori

"Siamo passati dal porto delle nebbie al porto delle sabbie mobili: altro che Mare del Tirreno Centrale. Uno degli obiettivi che doveva porsi questa Autorità, come previsto dalla legge di riforma Delrio, era fare sistema tra i porti di Napoli e Salerno. Invece ogni porto si auto-gestisce a suo piacimento e poca pubblicità si è fatta per rendere appetibile il prodotto 'Porti della Campania'. La conseguenza? Ogni impresa, in mancanza di una governance forte e autorevole, è andata in giro per il mondo ad intercettare nuove fette di mercato oppure sono stati deviati traffici da un porto all' altro creando una paradossale concorrenza nello stesso ambito regionale". Così il segretario generale della Fit Cisl Campania, Alfonso Langella. "Le imprese con i propri sforzi provano ad andare avanti, ma quest' Amministrazione ha portato anche alla chiusura di tante aziende con conseguente perdita di posti di lavoro: il presidente Spirito è a capo di tale scempio", aggiunge Langella. Tra le note dolenti secondo la Fit la mancata utilizzazione dei beni demaniali non utilizzati "da mettere a reddito per le casse dell' Adsp creando nuova occupazione" e che invece "vengono lasciati deteriorare". Il sindacato ha quindi sollecitato la creazione di una sorta di "collocamento" dei lavoratori che negli anni hanno perso il lavoro nel porto "ma l' epoca di Spirito passerà alla storia come il mandato del dolce rimandare a fronte di responsabilità ben remunerate: tanti proclami e tanti tavoli istituzionali per innumerevoli vertenze ancora oggi aperte e risolte in parte o per nulla. Quest' Amministrazione doveva lasciare il segno dopo anni di commissariamento: l' ha lasciato sì, ma sulla pelle dei lavoratori. Occorre una svolta a 360 gradi nell' interesse dei dipendenti e nell' ottica di un vero sviluppo integrato della struttura, soprattutto alla luce degli effetti economici della pandemia", l' accusa conclusiva di Langella.

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

The Medi Telegraph

Napoli

Napoli, Spirito replica ai concessionari

Napoli - Venti aziende portuali attive nei settori commerciale e industriale non vogliono più Spirito. Lui replica:

Napoli - Poteva mai essere semplice per il porto di Napoli la nomina del presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale? E' bastato che il Propeller e una parte degli operatori del trasporto e della logistica chiedessero la riconferma del presidente Pietro Spirito in nome della continuità per portare a termine quanto programmato e iniziato in questi quattro anni per scatenare l' opposizione di oltre 20 concessionari portuali attivi nei settori commerciale e industriale. Innescando così quel clima di conflittualità che per molti anni ha caratterizzato lo scalo partenopeo e che si sperava si fosse sopito. I 20 concessionari, infatti, hanno inviato una lettera al presidente della Regione e al ministro dei Trasporti per bloccare la riconferma di Spirito colpevole - a loro dire - di 'un' intollerabile paralisi amministrativa e di aver bloccato numerosi progetti e iniziative da loro presentate oltre a non aver messo in campo alcuna iniziativa concreta per far giungere alle imprese le misure di sostegno previste dal decreto Rilancio'. Sulla base di queste accuse, anche in vista dei numerosi finanziamenti europei che arriveranno, i 20 imprenditori chiedono 'di individuare finalmente, per la nostra Autorità adeguate risorse e competenze all' altezza delle sfide che ci attendono'. Fin qui il forte intervento di una parte dell' imprenditoria portuale ma la risposta di Spirito, conoscendone il carattere, non si fa attendere: "Non è compito vostro giudicare il presidente. Questo spetta al ministero dei Trasporti. Il verdetto finale sul mio operato è compito del ministro. La verità è che questi signori - continua Spirito - sono abituati a fare il bello e il cattivo tempo. Nessuno fiata, così da consentire ad ognuno di fare i propri interessi continuando a farsi la guerra'. A quanti poi gli rimproverano di non aver bloccato i canoni concessori anche se previsto per legge, Spirito obietta: "Non dicono però che manca un decreto attuativo per poter procedere. Non dicono neanche che ho introdotto intanto una rateizzazione conveniente in 30 mesi. C' è anche chi parla e si lamenta e non ha neanche diritto alla riduzione che potrà essere concessa a valle del decreto ministeriale solo a chi avrà dimostrato di aver subito una riduzione del fatturato almeno pari al 20%' . Su questa partita a ping pong che si preannuncia intensa, interviene anche il presidente dei Rimorchiatori Napoletani, Gianandrea De Domenico, che afferma: "Mi sento, proprio per non aver ricevuto alcun favoritismo per l' azienda che amministro, di appoggiare la riconferma del presidente Spirito in quanto ne ho potuto apprezzare obiettivamente l' azione positiva di indirizzo e stimolo consentendo al nostro porto di uscire da una grave situazione di stallo amministrativo, avviando un processo di miglioramento negli aspetti più carenti e importanti, che per quelli in fase di completamento, non devono correre il rischio di abortire'. Appuntamento alla prossima puntata, che certamente non mancherà.

Cronache di Napoli

Napoli

Porto, l' ira dei sindacati: "Senza rete Napoli -Salerno è crisi"

NAPOLI - "Uno degli obiettivi che doveva porsi questa l' Autorità portuale era fare sistema tra i porti di Napoli e Salerno. Invece ogni porto si auto - gestisce a suo piacimento. La conseguenza? Ogni impresa, in mancanza di una governance forte e autorevole, è andata in giro per il mondo ad intercettare nuove fette di mercato", afferma il segretario generale della Fit Cisl Campania, Alfonso Langella.

6 Napoli

Pd-M5S, prime prove di dialogo
I falchi renziani pronti a boicottare

Sfiducia a Perrella, stallo in IV Municipalità

Condanna civile per il sindaco: pagherà 20mila euro

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

NESSUNA DECISIONE SUL SITO

Localizzazione in porto del terminale Edison ancora al palo Lettera all' Authority

BILANCIO E POLEMICHE

Farmacie comunali in vendita, altro scontro

Localizzazione in porto del terminale Edison ancora al palo Lettera all'Authority

Il contributo dell'agricoltura allo sviluppo della città di Brindisi continua ad essere ignorato

Resta al palo il progetto di del terminale di Gnl (gas naturale liquefatto) proposto dalla Edison a Costa Morena. Nonostante accolto favorevolmente da tutti gli «attori» del territorio, restava un nodo da sciogliere: quello localizzazione dell' impianto, affinchè il nuovo progetto non ostacolasse o soffocasse, ma si integrasse a quelle attività economie che si sviluppano in quell' area del porto. Ma quel nodo, a distanza di settimane non è stato ancora sciolto da parte di chi - come l' Amministrazione comunale - avrebbe dovuto indicare un punto alternativo o una soluzione che potesse contemperare lo svolgimento delle attività preesistenti con l' im portante progetto. Sull' andamento del progetto e sullo stato dell' arte torna a battere il consigliere regionale del Pd Fabiano Amati che scrive all' Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale per informarsi degli sviluppi della vicenda. «Tutto tace sul serbatoio costiero di gas naturale liquefatto proposto da Edison nell' area portuale di Brindisi. Eppure circa due mesi fa in molti si erano scatenati a proporre soluzioni e localizzazioni, come se piovesse. E poiché la vita amministrativa non si compone di interviste e comunicati ma di atti e fatti, ho chiesto notizie con una lettera al presidente dell' Autorità di sistema portuale Ugo Patroni Griffi», dice Fabiano Amati, con riferimento al programma di realizzazione di un serbatoio costiero di gas naturale liquefatto, proposto dalla Edison nell' area portuale di Brindisi. «Ricordo perfettamente il dibattito di circa due mesi fa: l' investimento gradito all' una nimità, anche perché si tratta di programmi energetici green, ma con riserve sulla localizzazione», puntualizza Amati. «Fu in quel momento che chiesi al Comune di farsi interprete nel giro di un mese - tempo superato abbondantemente - di una riunione con operatori portuali, sindacati, associazioni e chiunque lo volesse, per indicare una soluzione alternativa tecnicamente plausibile. Dopo alcune sfuriate sulla tempistica sin troppo stretta - come se il mondo aspettasse noi e i nostri tempi biblici - e un dibattito mediatico di notevole rilevanza, mi sarei aspettato l' indicazione della soluzione alternativa plausibile. E invece, nulla. Sulla vicenda è calato il silenzio, che potrebbe significare due cose: il programma sta procedendo così com' è presentato, oppure che tutto sia irrimediabilmente fermo, come al solito, e che la storia del progresso ambientalmente compatibile stia scansando Brindisi per ammarare su altri porti. E poiché se mi occupo di una cosa mollo solo se norme, tecnica e ragione mi inducono a desistere, ho scritto - conclude - al presidente dell' Autorità portuale per capire a che punto siamo».

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

CONFERENZA DEL PD PROVINCIALE

«Taranto e il Green deal nessun passo indietro»

Chianese: una visione più rispettosa degli equilibri tra uomo e natura dello sviluppo locale e del futuro

LE PROSPETTIVE
CONFERENZA DEL PD PROVINCIALE
I TEMI TRATTATI
«Taranto e il Green deal nessun passo indietro»
Chianese: una visione più rispettosa degli equilibri tra uomo e natura dello sviluppo locale e del futuro
Lo studio sulle boe mangiaplastica
«Ma il Ctp non è assolutamente gestito secondo logiche superate»
«Giusto inserire la premialità a favore delle imprese locali»

«Il Pd non fa passi indietro rispetto al documento presentato per Taranto capitale del Green Deal»: a sostenerlo in maniera decisa nella videoconferenza tenuta nel pomeriggio di sabato e organizzata dalla Federazione Provinciale del Pd, è il commissario provinciale di Taranto Giovanni Chianese. Un partito che non solo ha una visione diversa e più rispettosa degli equilibri tra uomo e natura dello sviluppo locale e del futuro, ma che si propone più unito, per ricostruire il proprio tessuto e tornare tra la gente attraverso le sezioni, la riapertura dei circoli ed un' idea del partito fedele a se stesso, ma al tempo stesso sensibile alle nuove sollecitazioni. Interessante occasione di confronto offerta dalla riunione, preziosa in vista del congresso provinciale e delle prossime elezioni amministrative, ma soprattutto in considerazione di un momento in cui è indispensabile che il partito coordini le forze per superare una fase complicatissima come quella legata all' emergenza Co vid. Il partito si è ritrovato attorno a temi diversi nel corso dei numerosi interventi, dalla nuova posizione as sunta dal Pd soprattutto nei confronti della grande industria all' esigenza di guardare agli altri settori da sviluppare. In primis, il porto per il quale va innanzitutto fatto un lavoro in direzione del rinnovamento dell' Agenzia per i portuali, per tutelare i circa 400 lavoratori che al momento non sono ancora stati assunti. Ricono sciuto l' impegno profuso anche nei passati governi, impegno che ha consentito di rendere cantierizzabili molti degli interventi che ora sono nel Cis. Molti dunque gli spunti emersi dalla videoconferenza, come l' idea di attivare tavoli tematici e la necessità di dare seguito all' impegno assunto in campagna elettorale con Cecilia D' Elia, portavoce della conferenza delle donne democratiche. Il segretario organizzativo della segreteria nazionale del Pd Stefano Vaccari ha lanciato la proposta di far partire a Taranto, mettendo insieme voci diverse, il primo circolo tematico sulla riconversione ecologica dell' industria, data l' esperienza attuale. Alla videoconferenza, particolarmente partecipata, hanno preso parte tra gli altri il responsabile organizzativo della segreteria nazionale del Pd, Stefano Vaccari, il commissario provinciale Giovanni Chianese, l' assessore regionale all' agricoltura Donato Pentassuglia e i due consiglieri regionali del Pd di Taranto Michele Mazzarano e Enzo Di Gregorio.

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

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

In Mar Grande la super regata dei catamarani

A giugno l' appuntamento con la prima tappa in Europa del SailGp. È il campionato mondiale dei bolidi a vela

Evento internazionale

Taranto cronaca

In Mar Grande la super regata dei catamarani

▸A giugno l'appuntamento con la prima tappa in Europa del SailGp. È il campionato mondiale dei bolidi a vela

Sul social l'impegno civile (a buon mercato) nel nome di Max

IN EDICOLA OGNI DOMENICA:
Quotidiano
Tutto mercato
895.898.95.99
PIEMME

C' è anche il mar Grande di Taranto tra i campi di regata che il prossimo anno ospiteranno le tappe del SailGp. La spettacolare manifestazione che vede in acqua i velocissimi catamarani di ultima generazione sarà in riva allo Jonio nelle giornate del 5 e del 6 giugno. Per una tappa che completerà il tour mondiale dello spettacolare campionato che toccherà anche le Bermuda e che si concluderà nella baia mozzafiato di San Francisco. L' annuncio ieri di un entusiasta Rinaldo Melucci nel corso della conferenza stampa convocata per presentare la tappa tarantina del campionato campionato mondiale di vela su catamarano che tocca ogni anno fino a quattro continenti. Taranto sarà la prima tappa europea della competizione ideata da Larry Ellison, il fondatore di Oracle, e dall' oro olimpico Russell Coutts. Le regate dei velocissimi catamarani si svolgeranno in Mar Grande ed il Race Village verrà allestito in collaborazione con l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio. «Questa competizione - ha sottolineato il sindaco Rinaldo Melucci - incrocia anche gli entusiasmanti impegni che Taranto ha assunto davanti a ben 26 paesi mediterranei, in termini di avvicinamento ai Giochi del 2026». La città sarà «unico teatro di regata italiano - ha aggiunto il primo cittadino - per un evento che ha già generato ricadute economiche almeno cinque volte superiori l' investimento iniziale. Alle regate partecipano gli avveniristici catamarani della classe F50, capaci di volare letteralmente sulla superficie del mare, a velocità non convenzionali, scafi già in uso in Coppa America ed armati per l' occasione da 8 equipaggi nazionali. La SailGP 2021 mostrerà alle televisioni di tutto il globo una Taranto inaspettata e formidabile». Insomma un vero spettacolo che punta a valorizzare, con una vetrina di importanza mondiale, il mare di Taranto e la sua bellezza. Un volano economico sul quale si basano i tantissimi progetti di rilancio messi sul piatto della bilancia per spingere sul pedale dell' acceleratore dello sviluppo e individuare un motore diverso o almeno complementare a quello industriale. Una ricetta che non solo il Comune sta portando avanti per disegnare un futuro diverso per Taranto. « Siamo assolutamente certi - ha concluso il sindaco Melucci - che questo tipo di eventi richiamerà migliaia di appassionati sportivi e visitatori business». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

pressmare.it

Taranto

La prima tappa europea della SailGP 2021 in programma a Taranto

È giunto un po' inaspettato il comunicato della SailGP, il circuito dei catamarani foiling F50 voluto da Russell Coutts che, annunciando la ripartenza nel 2021 dalle Bermuda dopo lo stop dovuto alla pandemia, farà poi tappa a giugno in Italia, più precisamente a Taranto. Qui il comunicato ufficiale advertising Ricordiamo che la città jonica era già in lizza per il Grand Finale di The Ocean Race, poi andato a Genova. Tra le ragioni della mancata assegnazione fu al tempo evidenziato l' aspetto finanziario, poiché i tempi burocratici non avevano permesso alla città di ottenere risposta circa il prestito richiesto all' Istituto per il Credito Sportivo. Ma il sindaco Rinaldo Melucci e la sua giunta non si sono fermati e hanno rilanciato, forse forti di una apertura finanziaria arrivata nel frattempo, riuscendo ad accaparrarsi la tappa della SailGP per la ragguardevole cifra di 2,5 milioni di Euro, scelta che ha subito suscitato polemiche data la particolare situazione socioeconomica vissuta dalla città, alle prese con la crisi Ilva oltre, come per tutti, a quella pandemica. Per il sindaco si tratta di un' opportunità che porterà benefici 4 o 5 volte superiori all' investimento e in merito ha dichiarato ai media locali che nonostanteil periodo di grandi difficoltà "Abbiamo la responsabilità di programmare il futuro, di creare le condizioni perché al termine della pandemia le nostre attività produttive possano ripartire di slancio. Lamentarsi è sempre facile, rimboccarsi le maniche e lavorare per mesi a una cosa come SailGP è altro, l' amore incondizionato per Taranto e i tarantini ci spinge verso progetti la cui complessità è persino impossibile descrivere. Possiamo tutti insieme essere orgogliosi di come sta cambiando la nostra città, tornando alle prospettive offerte dal nostro bellissimo mare, stiamo semplicemente seguendo questa volontà diffusa e vedere Taranto al fianco di metropoli e luoghi di culto internazionali metterà i brividi". Le regate si svolgeranno il 5-6 giugno in Mar Grande e il Race Village verrà allestito in collaborazione con l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio. Una grande sfida attende ora Taranto, che inoltre ospiterà nel 2026 i XX Giochi del Mediterraneo; l' amministrazione dovràdimostrare nei fatti che una manifestazione velica di grande richiamo, se ben gestita, diventa un' opportunità, non solo una bella vetrina per nascondere problemi assai più complessi da risolvere. Altrimenti sarebbe un autogol, anche per lo sport velico. Giuliano Luzzatto @gluzzatto.

Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Variante al Prg del Porto Agostinelli si impegna

34
Crotone Provincia
Cirò Marina investita da una tempesta
Nel territorio è l'ora della conta dei danni. Il sindaco: «Anvieremo tutte le azioni di ristoro»
Il mare s'è portato via un altro tratto di viale
«Necessario prevenire il degrado del suolo»
Variante al Prg del Porto Agostinelli si impegna
Cutro piange un'altra vittima del coronavirus

Crotone Entro la fine dell' anno sarà avviato l' iter per redigere la variante al Piano regolatore del Porto di Crotone che è fermo al 1982. Il Commissario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro Andrea Agostinelli che ha competenza anche sullo scalo di Crotone ha assicurato il suo impegno nell' accelerare i tempi del percorso che porterà all' approvazione dell' agognata modifica al Prg del Porto. Una modifica attesa in città. Il responsabile dell' Autorità portuale ha partecipato insieme al responsabile delle sedi periferiche, Giovanni Piccolo e alla responsabile dell' ufficio legale Simona Scarcella, alla riunione organizzata dalla Camera di commercio e dalla Consulta marittima dello stesso ente camerale. La notizia è stata resa nota dalle partamentari 5 Stelle Elisabetta Barbuto e Margherita Corrado che hanno preso parte all' incontro insieme al presidente della Cciaa di Crotone Alfio Pugliese, il presidente della Consulta marittima Francesco Lagani ed il presidente Ance Giovanni Mazzei, il segretario generale della Cciaa Angelo Caforio, il sindaco di Crotone Vincenzo Voce, il vicesindaco Rosamaria Parise, l' assessore all' urbanistica Ilario Sorgiovanni e l' assessore alle attività produttive Luca Bossi. Pugliese e Lagani hanno ricordato, preliminarmente, che la Camera di Commercio ha predisposto, cofinanziandolo con la stessa Autorità Portuale, un masterplan del porto che è stato presentato all' incirca un anno fa alla città, dopo essere stato pubblicato per consentire a chiunque lo avesse ritenuto di presentare osservazioni e rilievi. Attualmente lo stesso piano è stato depositato presso il Ministero dei Trasporti per concorrere all' erogazione dei fondi Pac -Pon Infrastrutture e Reti 2014/2020 e potrebbe costituire una buona base per avviare i lavori di realizzazione della variante. La richiesta della Camera e della Consulta è stata semplice. Procedere ad avviare senza indugi l' elaborazione della variante per consentire l' inserimento della stessa nel novero di quelle progettazioni che potranno accedere ai finanziamenti previsti dal Recovery Fund. Entro la fine dell' annosarà avviato l' iter per la modifica del Piano.

L'Unione Sarda

Cagliari

Cagliari La decisione rinviata al 9 dicembre

Porto canale, stop alla concessione

C. Raggio

Brusco stop all' operazione di salvataggio dei 200 posti di lavoro del Porto Canale di Cagliari. L' Autorità portuale ha considerato insufficiente la documentazione della Pifim per ottenere la concessione. Nuovo check il 9 dicembre. C. RAGGIO A PAGINA 21.

L'UNIONE SARDA

Gli esperti: «Sardi più protetti»

Investito sulle strisce

Il giallo della patente e dell'auto a noleggio

Porto canale, stop alla concessione

La Guerra Fresca

L'Unione Sarda

Cagliari

Trattativa. Il verdetto finale sulla concessione dello scalo slitta al 9 dicembre

Porto canale, Pifim bocciata

Dall' Authority preavviso di rigetto, la società pronta alla rinuncia

Cagliari

Porto canale, Pifim bocciata

Dall'Authority preavviso di rigetto, la società pronta alla rinuncia

Sindacati all'attacco: «Si all'Agenzia per i 200 lavoratori»

Una fiducia ben riposta

Traffico illecito di rifiuti, una denuncia

La proposta della Pifim sul porto canale non supera l' esame della commissione. Il verdetto definitivo è rimandato al 9 dicembre e allora si vedrà come se la caverà la società inglese, l' unica che si è fatta avanti per l' affidamento in concessione demaniale dello scalo industriale. Per il momento dagli uffici di via Roma dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna è partito - firmato dal presidente Massimo Deiana - un preavviso di rigetto dell' istanza, come richiesto dalla Pifim dopo quasi tre mesi di interlocuzioni, portate avanti senza spiegare il rifiuto a integrare la documentazione nel rispetto dei requisiti richiesti dalla call internazionale lanciata nel dicembre 2019 e alla quale ha risposto. La nota inviata all' Adsp nella tarda serata del 19 novembre sembra non lasciare dubbi: «In sostanza la società ci comunica la rinuncia al prosieguo dell' iter della propria istanza», si viene a sapere dall' Adsp. Motivi che hanno portato alla bocciatura della candidatura di Pifim alla quale però spetta, nel rispetto della legge (la 241, articolo 10 bis), il diritto al preavviso di rigetto che allunga i tempi fino al 9 dicembre, termine ultimo per presentare le controdeduzioni in vista dell' eventuale concessione dell' intera banchina del terminal container. Lo scenario L' esito della trattativa viene fuori, ieri mattina, dopo l' incontro convocato d' urgenza dal presidente Adsp Massimo Deiana con i sindacati: in ballo c' è il futuro di oltre duecento lavoratori (scaricati da Contship e ora in Naspi) le cui sorti sono legate al rilancio del porto canale e del transhipment. «Non nascondo che ci aspettavamo un finale diverso», dice Deiana, «ma, a quasi tre mesi dalla proposta e dall' avvio dell' iter di valutazione, ogni tentativo fatto con la commissione per colmare le numerose lacune e acquisire le integrazioni documentali è stato inutile, né sono seguite risposte esaustive per andare avanti. Inoltre ciò che mi stupisce è che la società ci ha comunicato di rinunciare al prosieguo dell' iter motivandolo con una presunta incompatibilità dei propri piani industriali con l' ipotesi del Mise di istituire l' agenzia per il lavoro per gli ex dipendenti Cict». Altre opzioni Resta il fatto che Pifim è l' unica società ad aver manifestato interesse per l' intera banchina, come richiesto dall' Autorità e dai sindacati contrari allo spezzettamento della gestione. Deiana prenderà in considerazione le controdeduzioni della Pifim, ma anche «potenziali nuove interlocuzioni con altri investitori». C' è in ballo «il rilancio di un settore che, con le nuove prospettive del trasporto merci e le proiezioni di netta ripresa sul 2021, ha molto da offrire sotto il profilo economico e occupazionale per l' Isola». Carla Raggio.

L'Unione Sarda

Cagliari

Opzioni. Grendi rilancia l' offerta

Sindacati all' attacco: «Sì all' Agenzia per i 200 lavoratori»

Cagliari

Porto canale, Pifim bocciata

Sindacati all'attacco: «Sì all'Agenzia per i 200 lavoratori»

Una fiducia ben riposta

Traffico illecito di rifiuti, una denuncia

Una complicazione in più nella strada del rilancio del porto industriale. Una struttura che, pur godendo della centralità della Sardegna nel mar Mediterraneo, non è ancora in grado di essere competitiva. Sindacati «Siamo perplessi e preoccupati davanti all' atteggiamento della Pifim che sino a oggi non ha risposto alle sollecitazioni avanzate dall' Autorità di sistema portuale», dice la segretaria Cgil Filt Massimiliana Tocco. «Sarebbe utile fare chiarezza sulle ragioni del ritardo che, in ogni caso, auspichiamo venga colmato entro la data del 9 dicembre. È però altrettanto urgente vagliare fin d' ora tutte le opportunità in campo per rilanciare il porto canale e restituire un futuro ai lavoratori». Dalla Cisl trasporti, Corrado Pani: «Noi oggi (ieri, ndr.) prendiamo atto dell' ufficializzazione del termine di preavviso del rigetto e attendiamo la scadenza per capire quali saranno gli sviluppi. Ma nel frattempo chiediamo risposte al Mise su come intende attivarsi per il rilancio di un porto strategico per l' Isola». I sindacati sollecitano, dunque, la riconvocazione del tavolo romano, con la Regione, e auspicano che a salvaguardia dei posti di lavoro per i prossimi tre anni venga istituita un' agenzia come quella creata a Gioia Tauro. «Sarà un bacino da cui attingere per le assunzioni di lavoratori da parte di un eventuale terminalista che avrà a disposizione maestranze già formate per il transhipment», spiega Valerio Mereu, segretario regionale Uil Trasporti. Grendi Se Pifim saltasse, potrebbe tornare in pista la proposta presentata all' Adsp dal gruppo Grendi, terminalista che gestisce il traffico ro-ro per gli approvvigionamenti dell' Isola e le linee feeder di Msc. «Il nostro piano non è su tutta l' area ma solo su una parte della banchina», conferma l' ad Antonio Musso. «Si prevede la movimentazione lo-lo di container, occupando 350 metri dell' area e il piazzale retrostante attiguo alla nostra banchina». Un servizio limitato al mercato sardo: «Se potessimo mettere su un piccolo terminal container», garantisce Musso, «anche Hapag Lloyd, servito da Livorno, tornerebbe di nuovo con le sue navi». (c. ra.)

Ansa

Cagliari

Porti: società inglese rinuncia al terminal merci Cagliari

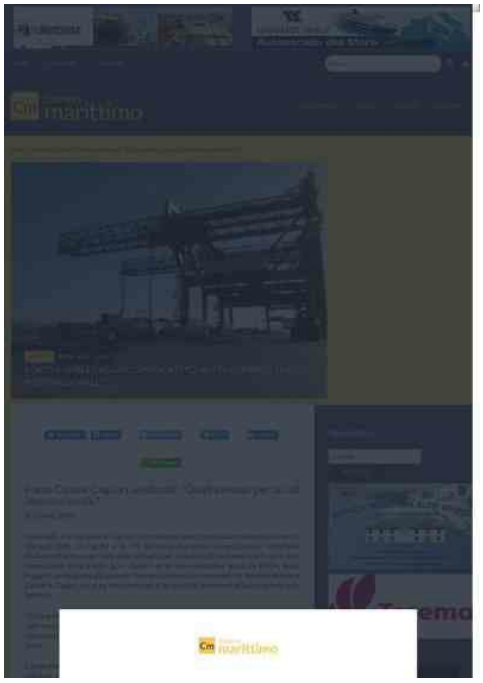
Authority, manca parte requisiti. A rischio 200 lavoratori

(ANSA) - CAGLIARI, 23 NOV - Si riducono le prospettive di rilancio del porto industriale di Cagliari. La Pifim Company LTD, società anglo-olandese che lavora con la Port of Amsterdam International e che aveva presentato la manifestazione di interesse nella call internazionale per salvare il Porto canale, non ha soddisfatto alcuni requisiti stabiliti dal bando lanciato nel dicembre 2019. E - fa sapere l' Autorità del mare di Sardegna, "in una nota inviata nella tarda serata di giovedì 19 novembre, la stessa società ha formalizzato una sostanziale rinuncia al prosieguo dell' iter della propria istanza". La società motiva la scelta come conseguenza di una "presunta incompatibilità dei propri piani industriali con l' ipotesi ventilata dal Mise di istituire un' agenzia per il lavoro portuale a sostegno degli ex dipendenti Cict". Al momento, si sfila così l' unico pretendente per il porto industriale di Cagliari e con il preavviso di rigetto firmato dal presidente dell' Authority Massimo Deiana si allontanano anche le speranze per i 200 operatori di rientrare al lavoro. Ora l' unico flebile spiraglio è legato al fatto che la società inglese potrà, se ancora veramente interessata, presentare adeguate controdeduzioni. "Fatta salva la fisiologica prudenza ed il dovuto riserbo richiesto in queste circostanze, non nascondo che ci aspettavamo un finale diverso e sicuramente più positivo per la call internazionale volta a stimolare proposte di rilancio futuro del Porto canale e del transhipment - spiega Deiana - Insieme alla commissione tecnica, che da subito si è attivata per studiare ed analizzare tutte la documentazione, abbiamo portato avanti una serrata interlocuzione con la società per ottenere le necessarie integrazioni documentali. Tentativi ai quali non sono seguite risposte esaustive tali da consentire di mantenere in piedi il procedimento". Non si capisce se ci sia ancora una possibilità nel caso venga messa da parte la creazione dell' agenzia per i lavoratori o se il problema riguardi la ricollocazione di tutti i 200 operatori. Nel frattempo l' Authority ha invitato le organizzazioni sindacali ad un incontro urgente. (ANSA).

Corriere Marittimo

Cagliari

Porto Canale Cagliari, sindacati: "Quali sviluppi per la call internazionale?"

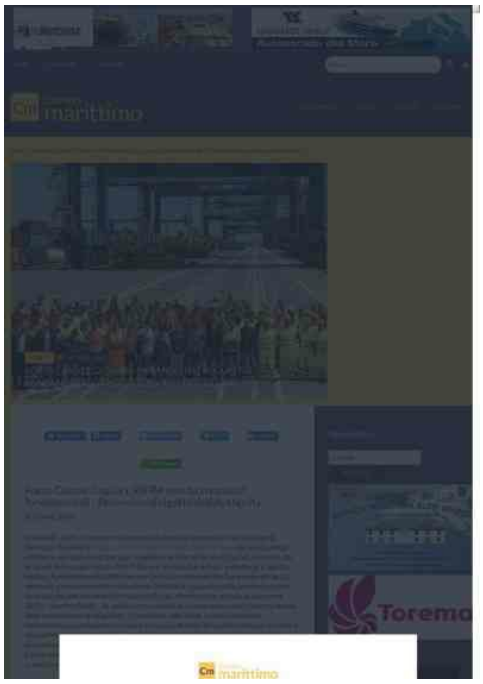


23 Nov, 2020 CAGLIARI - Porto Canale di Cagliari - Sono tascorsi quasi 3 mesi dalla chiusura del bando e i sindacati, CISL di Cagliari e la FIT Sardegna, esprimono preoccupazione sollecitano l' Autorità di Sistema portuale della Sardegna per conoscere gli esiti della valutazione della commissione tecnica sulla gara . Ovvero se la documentazione prodotta PIFIM, unico soggetto partecipante alla gara per l' assegnazione della concessione del Terminal del porto Canale di Caglari, sia stata ritenuta valida e sia possibile procedere all' assegnazione della banchina. "Tutto questo nel totale silenzio del presidente della ADSP Massimo Deiana" - spiegano le sigle sindacali - " a cui chiediamo con forza di pronunciarsi quanto prima in merito agli sviluppi della CALL Internazionale ma soprattutto su quale scenario attende i lavoratori del porto". Condividiamo il percorso che la Regione Sardegna ha attuato in questi mesi per trovare più soluzioni che consentano una ulteriore integrazione al reddito dei lavoratori ex cict, attualmente in naspi, attraverso l' attività di formazione con le politiche attive del lavoro; senza però trascurare anche l' opportunità dell' utilizzo dei Fondi FEG. Per ciò che concerne la creazione dell' agenzia modello Gioia Tauro-Taranto , ci preme sottolineare che, come OO.SS., siamo venuti a conoscenza della possibile creazione di una a genzia portuale solo durante l' incontro convocato dal MISE alcuni giorni fa e abbiamo suggerito, fermo restando la bontà del provvedimento, maggiore prudenza sui tempi e richiesto chiarimenti sul percorso di attuazione e sulle modalità della retribuzione. Riteniamo fondamentale, inoltre, conoscere urgentemente l' esito della CALL ; fatto questo che consentirebbe al soggetto aggiudicatario (se confermato) di assorbire la maggior parte dei lavoratori così come previsto nello stesso bando. A nostro avviso urge sapere se il MISE abbia identificato non solo questa soluzione immediata, ma stia predisponendo anche un vero piano di sviluppo per il Porto Canale di Cagliari, così come richiesto anche da Confindustria. Inoltre, crediamo sia indispensabile capire se nel D.L. Rilancio siano previsti investimenti di medio-lungo termine tali da facilitare una fiscalità di vantaggio che favorisca il ritorno del Transhipment fatto questo che si trasformerebbe in una grande boccata di ossigeno non solo per Cagliari, ma per tutta la Regione. Concludono CISL e FIT: "riaffermiamo il diritto al lavoro per gli ex dipendenti del Porto Canale, che di sicuro non prediligono forme di assistenzialismo mascherato, e nel contempo auspichiamo che l' agenzia non si trasformi in un parcheggio a tempo indeterminato per operatori portuali di Cagliari"

Corriere Marittimo

Cagliari

Porto Canale Cagliari: PIFIM non ha i requisiti fondamentali - Preavviso di rigetto dell' Authority



23 Nov, 2020 CAGLIARI - Botta e risposta tra sindacati e Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - Stamani i sindacati sollecitavano l' Authority della Sardegna per conoscere gli esiti della valutazione sulla gara per la gestione del Porto Canale di Cagliari, in merito alla proposta della società inglese PIFIM. Ebbene la risposta è arrivata a stretto giro, questa mattina, il presidente dell' AdSP, Massimo Deiana , ha reso pubblico il preavviso di rigetto , mettendo a conoscenza della motivazione. Si tratta di « mancato soddisfacimento di gran parte dei requisiti fondamentali stabiliti dalla call internazionale lanciata nel dicembre 2019 » - specifica l' AdSP - «E, aspetto non secondario, in conseguenza della nota inviata alla Adsp nella tarda serata di giovedì 19 novembre, nella quale, la stessa società ha formalizzato una sostanziale rinuncia al prosieguo dell' iter della propria istanza». La notizia va a confermare un sentore che, purtroppo, era già nell' aria, pertanto si allontanano le prospettive di rilancio del terminal e si complicano le sorti per i circa 200 ex lavoratori della Cagliari International Container Terminal (CICT), conclusa la fase della cassa integrazione scaduta a settembre scorso. «In pieno spirito di collaborazione e buona fede - spiega l' Authority- sono state intense, continue e corpose le interlocuzioni tra AdSP e PIFIM, dirette ad acquisire le necessarie integrazioni documentali sugli aspetti demaniali, giuridici, tecnici, operativi, occupazionali e promozionali richiesti dalla manifestazione di interesse internazionale lanciata dall' AdSP lo scorso anno. Tentativi che non sono serviti a colmare le numerose lacune emerse dalla valutazione della proposta presentata da Pifim LTD». «Fatta salva la fisiologica prudenza ed il dovuto riserbo richiesto in queste circostanze, non nascondo che ci aspettavamo un finale diverso e sicuramente più positivo per la call internazionale volta a stimolare proposte di rilancio futuro del Porto Canale e del transhipmentÏ, commenta Deiana. «Insieme alla commissione tecnica, che da subito si è attivata per studiare ed analizzare tutte la documentazione, abbiamo portato avanti una serrata interlocuzione con la società istante per ottenere le necessarie integrazioni documentali. Tentativi ai quali non sono seguite risposte esaustive tali da consentire di mantenere in piedi il procedimento. In aggiunta, aspetto che mi stupisce e che stento a comprendere, è intervenuta, a poche ore dall' incontro definitorio fissato per il 20 novembre, una nota con la quale la stessa società ha comunicato di rinunciare al prosieguo dell' iter, motivandolo con una presunta incompatibilità dei propri piani industriali con l' ipotesi ventilata dal Ministero dello sviluppo economico di istituire un' agenzia per il lavoro portuale a sostegno degli ex dipendenti CICT. Siamo pronti a prendere in considerazione sia le eventuali controdeduzioni della PIFIM, sia potenziali nuove interlocuzioni con altri soggetti interessati ad investire sul Porto Canale per il rilancio di un settore che, alla luce delle nuove prospettive del trasporto merci generate dalla pandemia e delle proiezioni di netta ripresa sul 2021, ha ancora molto da offrire in termini di ricaduta economica ed occupazionale per l' Isola».

Informare

Cagliari

Sfuma del tutto la già evanescente ipotesi di assegnare a breve la gestione del container terminal di Cagliari

infoMARE

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

23 novembre 2020

Sfuma del tutto la già evanescente ipotesi di assegnare a breve la gestione del container terminal di Cagliari

L'AdSP invia un preavviso di rigetto alla PIFIM che da parte sua giovedì aveva notificato l'intenzione di non portare avanti la propria istanza

Il container terminal al Porto Canale di Cagliari resta e rimarrà per almeno diversi mesi senza un gestore. A materializzare i timori espressi da diversi osservatori, in primis dai rappresentanti dei lavoratori portuali, giunge l'annuncio odierno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna dell'invio di un preavviso di rigetto alla londinese PIFIM, l'unica ad aver risposto alla call internazionale lanciata alla fine del 2019 dall'ente portuale per trovare un operatore disposto a gestire l'approdo, società che aveva inviato una proposta in avvalimento con la Port of Amsterdam International (del 31 agosto 2020).

L'AdSP ha specificato che il preavviso di rigetto è motivato dal mancato soddisfacimento di gran parte dei requisiti fondamentali stabiliti dalla call internazionale. Tuttavia l'ente ha reso noto che nella tarda serata di giovedì scorso la stessa PIFIM aveva notificato all'AdSP una sostanziale rinuncia al prosieguo dell'iter della propria istanza.

L' authority portuale ha sottolineato inoltre che, nei quasi tre mesi dalla presentazione della proposta della società di diritto inglese e dall'immediato avvio dell' iter di valutazione da parte della commissione tecnica dell' AdSP, sono state intense, in pieno spirito di collaborazione e buona fede, «continue e corpose le interlocuzioni tra l' AdSP e la PIFIM, dirette ad acquisire le necessarie integrazioni documentali sugli aspetti demaniali, giuridici, tecnici, operativi, occupazionali e promozionali richiesti dalla manifestazione di interesse internazionale lanciata dall' AdSP lo scorso anno. Tentativi - ha lamentato l' ente portuale - che non sono serviti a colmare le numerose lacune emerse dalla valutazione della proposta presentata da Pifim Ltd.». Notificato l' odierno preavviso di rigetto, la PIFIM avrebbe tempo sino al prossimo 9 dicembre per presentare le proprie controdeduzioni, ipotesi remota data la volontà già espressa dalla società di ritirare la propria istanza. Commentando l' esito negativo della procedura, che ha registrato anche tre proroghe della scadenza per l' invio delle proposte, il presidente dell' AdSP, Massimo Deiana, ha ammesso che l' ente si aspettava «un finale diverso e sicuramente più positivo per la call internazionale volta a stimolare proposte di rilancio futuro del Porto Canale e del transhipment». «Insieme alla commissione tecnica, che da subito si è attivata per studiare ed analizzare tutte la documentazione - ha ribadito Deiana - abbiamo portato avanti una serrata interlocuzione con la società istante per ottenere le necessarie integrazioni documentali. Tentativi ai quali non sono seguite risposte esaustive tali da consentire di mantenere in piedi il procedimento. In aggiunta, aspetto che mi stupisce e che stento a comprendere - ha aggiunto Deiana - è intervenuta, a poche ore dall' incontro definitorio fissato per il 20 novembre, una nota con la quale la stessa società ha comunicato di rinunciare al prosieguo dell' iter, motivandolo con una presunta incompatibilità dei propri piani industriali con l' ipotesi ventilata dal Ministero dello Sviluppo economico di istituire un' agenzia per il lavoro portuale a sostegno degli ex dipendenti CICT». Deiana ha evidenziato che comunque «l' AdSP mantiene fermi i propri intendimenti e, proprio in questo pomeriggio - ha annunciato - ha invitato le organizzazioni sindacali ad un incontro urgente per un' informativa accurata sul nuovo scenario. La filosofia che ha ispirato la call internazionale - ha precisato Deiana - resta comunque in piedi e siamo pronti a prendere in considerazione sia le eventuali controdeduzioni della PIFIM, sia potenziali nuove interlocuzioni con altri soggetti interessati ad investire sul Porto Canale per il rilancio di un settore che, alla luce delle nuove

prospettive del trasporto merci generate dalla pandemia e delle proiezioni di netta ripresa sul 2021, ha ancora molto da offrire in termini di ricaduta economica

ed occupazionale per l' isola».

Informazioni Marittime

Cagliari

Cagliari, PIFIM rinuncia alla gestione del Porto Canale

Preavviso di rigetto da parte dell'Autorità di sistema portuale, anche per i mancati requisiti del bando. Si raffredda il rilancio del Cagliari International Container Terminal

PIFIM rinuncia alla gestione del Porto Canale di Cagliari. La proposta della società di diritto inglese, resa nota ad agosto , rappresentava l'unico acquirente del bando dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) della Sardegna lanciato a dicembre 2019 e prorogato diverse volte per via della pandemia. Vedeva anche l'avvalimento con la Port of Amsterdam international. È di questa mattina il preavviso di rigetto, firmato dal presidente dell'Adsp, Massimo Deiana. La ragione è «il mancato soddisfacimento di gran parte dei requisiti fondamentali stabiliti dalla call internazionale lanciata nel dicembre 2019. E, aspetto non secondario, in conseguenza della nota inviata alla Adsp nella tarda serata di giovedì 19 novembre, nella quale, la stessa società ha formalizzato una sostanziale rinuncia al prosieguo dell'iter della propria istanza», scrive l'autorità portuale in una nota. Si raffreddano le prospettive di rilancio del polo di trasbordo, con la cassa integrazione della Cagliari International Container Terminal (CICT) scaduta a settembre lasciando 200 lavoratori disoccupati. Entro il 9 dicembre la società potrà, se ancora interessata, presentare controdeduzioni. «In pieno spirito di collaborazione e buona fede continua l'Adsp .- sono state intense, continue e corpose le interlocuzioni tra AdSP e PIFIM, dirette ad acquisire le necessarie integrazioni documentali sugli aspetti demaniali, giuridici, tecnici, operativi, occupazionali e promozionali richiesti dalla manifestazione di interesse internazionale lanciata dall'AdSP lo scorso anno. Tentativi che non sono serviti a colmare le numerose lacune emerse dalla valutazione della proposta presentata da Pifim LTD». «Fatta salva la fisiologica prudenza ed il dovuto riserbo richiesto in queste circostanze, non nascondo che ci aspettavamo un finale diverso e sicuramente più positivo per la call internazionale volta a stimolare proposte di rilancio futuro del Porto Canale e del transhipmentÏ, commenta Deiana. «Insieme alla commissione tecnica, che da subito si è attivata per studiare ed analizzare tutte la documentazione, abbiamo portato avanti una serrata interlocuzione con la società istante per ottenere le necessarie integrazioni documentali. Tentativi ai quali non sono seguite risposte esaustive tali da consentire di mantenere in piedi il procedimento. In aggiunta, aspetto che mi stupisce e che stento a comprendere, è intervenuta, a poche ore dall'incontro definitorio fissato per il 20 novembre, una nota con la quale la stessa società ha comunicato di rinunciare al prosieguo dell'iter, motivandolo con una presunta incompatibilità dei propri piani industriali con l'ipotesi ventilata dal Ministero dello sviluppo economico di istituire un'agenzia per il lavoro portuale a sostegno degli ex dipendenti CICT. Siamo pronti a prendere in considerazione sia le eventuali controdeduzioni della PIFIM, sia potenziali nuove interlocuzioni con altri soggetti interessati ad investire sul Porto Canale per il rilancio di un settore che, alla luce delle nuove prospettive del trasporto merci generate dalla pandemia e delle proiezioni di netta ripresa sul 2021, ha ancora molto da offrire in termini di ricaduta economica ed occupazionale per l'Isola».

Informatore Navale

Cagliari

Preavviso di rigetto per la proposta di concessione demaniale del porto Canale

. Alla base del provvedimento lacune documentali ed una nota di rinuncia della società Pifim al prosieguo della procedura Si complica l' iter della proposta della Pifim Company LTD per l' assentimento in concessione demaniale marittima del Porto Canale di Cagliari. È di questa mattina il preavviso di rigetto, firmato dal Presidente dell' AdSP, Massimo Deiana, per il mancato soddisfacimento di gran parte dei requisiti fondamentali stabiliti dalla call internazionale lanciata nel dicembre 2019. E, aspetto non secondario, in conseguenza della nota inviata alla AdSP nella tarda serata di giovedì 19 novembre, nella quale, la stessa società ha formalizzato una sostanziale rinuncia al prosieguo dell' iter della propria istanza. Aspetti fondamentali, questi, che, a quasi tre mesi dalla presentazione della proposta della società di diritto inglese e dall' immediato avvio dell' iter di valutazione da parte della commissione tecnica dell' AdSP, hanno determinato la scelta obbligata dell' Ente e raffreddato le prospettive di un' auspicata e proficua soluzione della crisi del transhipment nel porto di Cagliari. In pieno spirito di collaborazione e buona fede, sono state intense, continue e corpose le interlocuzioni tra AdSP e PIFIM, dirette ad acquisire le necessarie integrazioni documentali sugli aspetti demaniali, giuridici, tecnici, operativi, occupazionali e promozionali richiesti dalla manifestazione di interesse internazionale lanciata dall' AdSP lo scorso anno. Tentativi che non sono serviti a colmare le numerose lacune emerse dalla valutazione della proposta presentata da Pifim LTD. Da qui la necessità di notificare l' odierno preavviso di rigetto avverso il quale, entro il 9 dicembre prossimo, la società potrà, ove ancora interessata, presentare adeguate controdeduzioni. " Fatta salva la fisiologica prudenza ed il dovuto riserbo richiesto in queste circostanze, non nascondo che ci aspettavamo un finale diverso e sicuramente più positivo per la call internazionale volta a stimolare proposte di rilancio futuro del Porto Canale e del transhipment - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - Insieme alla commissione tecnica, che da subito si è attivata per studiare ed analizzare tutte la documentazione, abbiamo portato avanti una serrata interlocuzione con la società istante per ottenere le necessarie integrazioni documentali. Tentativi ai quali non sono seguite risposte esaustive tali da consentire di mantenere in piedi il procedimento. In aggiunta, aspetto che mi stupisce e che stento a comprendere, è intervenuta, a poche ore dall' incontro definitorio fissato per il 20 novembre, una nota con la quale la stessa società ha comunicato di rinunciare al prosieguo dell' iter, motivandolo con una presunta incompatibilità dei propri piani industriali con l' ipotesi ventilata dal Ministero dello sviluppo economico di istituire un' agenzia per il lavoro portuale a sostegno degli ex dipendenti CICT ". In attesa del 9 dicembre prossimo, scadenza dei termini per le controdeduzioni al preavviso di rigetto, l' AdSP mantiene fermi i propri intendimenti e, proprio in questo pomeriggio, ha invitato le organizzazioni sindacali ad un incontro urgente per un' informativa accurata sul nuovo scenario. " La filosofia che ha ispirato la call internazionale resta comunque in piedi - precisa Deiana - e siamo pronti a prendere in considerazione sia le eventuali controdeduzioni della PIFIM, sia potenziali nuove interlocuzioni con altri soggetti interessati ad investire sul Porto Canale per il rilancio di un settore che, alla luce delle nuove prospettive del trasporto merci generate dalla pandemia e delle proiezioni di netta ripresa sul 2021, ha ancora molto da offrire in termini di ricaduta economica ed occupazionale per l' Isola".

Messaggero Marittimo

Cagliari

Si complica concessione porto Canale di Cagliari

Società Pifim rinuncia al prosieguo della procedura

Redazione

CAGLIARI Si complica l'iter della proposta della Pifim Company Ltd per l'assentimento in concessione demaniale marittima del porto Canale di Cagliari. È di questa mattina il preavviso di rigetto, firmato dal presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, per il mancato soddisfacimento di gran parte dei requisiti fondamentali stabiliti dalla call internazionale lanciata nel Dicembre 2019. E, aspetto non secondario, in conseguenza della nota inviata alla AdSp nella tarda serata di giovedì 19 Novembre, nella quale, la stessa società ha formalizzato una sostanziale rinuncia al prosieguo dell'iter della propria istanza. Aspetti fondamentali, questi, che, a quasi tre mesi dalla presentazione della proposta della società di diritto inglese e dall'immediato avvio dell'iter di valutazione da parte della commissione tecnica dell'AdSp, hanno determinato la scelta obbligata dell'Ente e raffreddato le prospettive di un'auspicata e proficua soluzione della crisi del transhipment nel porto di Cagliari. In pieno spirito di collaborazione e buona fede, sono state intense, continue e corpose le interlocuzioni tra AdSp e Pifim, dirette ad acquisire le necessarie integrazioni documentali sugli aspetti demaniali, giuridici, tecnici, operativi, occupazionali e promozionali richiesti dalla manifestazione di interesse internazionale lanciata dall'AdSp lo scorso anno. Tentativi che non sono serviti a colmare le numerose lacune emerse dalla valutazione della proposta presentata da Pifim Ltd. Da qui la necessità di notificare l'odierno preavviso di rigetto avverso il quale, entro il 9 dicembre prossimo, la società potrà, ove ancora interessata, presentare adeguate controdeduzioni. Fatta salva la fisiologica prudenza ed il dovuto riserbo richiesto in queste circostanze, non nascondo che ci aspettavamo un finale diverso e sicuramente più positivo per la call internazionale volta a stimolare proposte di rilancio futuro del Porto Canale e del transhipment spiega Massimo Deiana Insieme alla commissione tecnica, che da subito si è attivata per studiare ed analizzare tutte la documentazione, abbiamo portato avanti una serrata interlocuzione con la società istante per ottenere le necessarie integrazioni documentali. Tentativi ai quali non sono seguite risposte esaustive tali da consentire di mantenere in piedi il procedimento. In aggiunta, aspetto che mi stupisce e che stento a comprendere, è intervenuta, a poche ore dall'incontro definitorio fissato per il 20 novembre, una nota con la quale la stessa società ha comunicato di rinunciare al prosieguo dell'iter, motivandolo con una presunta incompatibilità dei propri piani industriali con l'ipotesi ventilata dal Ministero dello sviluppo economico di istituire un'agenzia per il lavoro portuale a sostegno degli ex dipendenti CICT. In attesa del 9 Dicembre prossimo, scadenza dei termini per le controdeduzioni al preavviso di rigetto, l'AdSp mantiene fermi i propri intendimenti e, proprio in questo pomeriggio, ha invitato le organizzazioni sindacali ad un incontro urgente per un'informativa accurata sul nuovo scenario. La filosofia che ha ispirato la call internazionale resta comunque in piedi precisa Deiana e siamo pronti a prendere in considerazione sia le eventuali controdeduzioni della PIFIM, sia potenziali nuove interlocuzioni con altri soggetti interessati ad investire sul Porto Canale per il rilancio di un settore che, alla luce delle nuove prospettive del trasporto merci generate dalla pandemia e delle proiezioni di netta ripresa sul 2021, ha ancora molto da offrire in termini di ricaduta economica ed occupazionale per l'Isola.

Sardinia Post

Cagliari

Porto canale, società inglese si sfila. Mancano requisiti, lavoratori a rischio

Si riducono le prospettive di rilancio del porto industriale di Cagliari . La Pifim Company Ltd, società anglo-olandese che lavora con la Port of Amsterdam International e che aveva presentato la manifestazione di interesse nella call internazionale per salvare il Porto canale , non ha soddisfatto alcuni requisiti stabiliti dal bando lanciato nel dicembre 2019. E - fa sapere l' Autorità del mare di Sardegna , "in una nota inviata nella tarda serata di giovedì 19 novembre, la stessa società ha formalizzato una sostanziale rinuncia al prosieguo dell' iter della propria istanza". La società motiva la scelta come conseguenza di una "presunta incompatibilità dei propri piani industriali con l' ipotesi ventilata dal Mise di istituire un' agenzia per il lavoro portuale a sostegno degli ex dipendenti Cict". Al momento, si sfila così l' unico pretendente per il porto industriale di Cagliari e con il preavviso di rigetto firmato dal presidente dell' Authority, Massimo Deiana , si allontanano anche le speranze per i 200 operatori di rientrare al lavoro. Ora l' unico flebile spiraglio è legato al fatto che la società inglese potrà, se ancora veramente interessata, presentare adeguate controdeduzioni. "Fatta salva la fisiologica prudenza ed il dovuto riserbo richiesto in queste circostanze, non nascondo che ci aspettavamo un finale diverso e sicuramente più positivo per la call internazionale volta a stimolare proposte di rilancio futuro del Porto canale e del transhipment - spiega Deiana -. Insieme alla commissione tecnica, che da subito si è attivata per studiare ed analizzare tutte la documentazione, abbiamo portato avanti una serrata interlocuzione con la società per ottenere le necessarie integrazioni documentali. Tentativi ai quali non sono seguite risposte esaustive tali da consentire di mantenere in piedi il procedimento". Non si capisce se ci sia ancora una possibilità nel caso venga messa da parte la creazione dell' agenzia per i lavoratori o se il problema riguardi la ricollocazione di tutti i 200 operatori. Nel frattempo l' Authority ha invitato le organizzazioni sindacali ad un incontro urgente. "Siamo perplessi e preoccupati davanti all' atteggiamento della Pifim che sino ad oggi non ha risposto alle sollecitazioni avanzate dall' Autorità di sistema portuale": così il segretario della Cgil di Cagliari, Carmelo Farci , insieme alla segretaria Filt Massimiliana Tocco ha commentato le notizie sul futuro del Porto canale. Per la Cgil "sarebbe utile fare chiarezza sulle ragioni del ritardo che, in ogni caso, auspichiamo venga colmato entro la data fissata dall' Autorità portuale". "Al di là dell' esito finale della call internazionale - sottolineano i segretari Cgil e Filt - crediamo fermamente che un' infrastruttura così importante per il territorio e per l' intera Sardegna possa e debba avere una prospettiva e per questo siamo impegnati e metteremo in campo tutte le azioni possibili". A questo proposito il sindacato sollecita una nuova convocazione, "al più presto", del tavolo ministeriale con il coinvolgimento della Regione: "In quella sede va definito in modo univoco il percorso per salvaguardare tutti i posti di lavoro, senza tralasciare tutte le possibili opzioni, compresa la creazione di un' agenzia nella quale convogliare le maestranze coinvolte".

Sea Reporter

Cagliari

Il Presidente Massimo Deiana ha firmato il preavviso di rigetto di concessione a Pifim Company LTD

Si complica l' iter della proposta della Pifim Company LTD per l' assentimento in concessione demaniale marittima del Porto Canale di Cagliari. È di questa mattina il preavviso di rigetto, firmato dal Presidente dell' AdSP, Massimo Deiana , per il mancato soddisfacimento di gran parte dei requisiti fondamentali stabiliti dalla call internazionale lanciata nel dicembre 2019. E, aspetto non secondario, in conseguenza della nota inviata alla AdSP nella tarda serata di giovedì 19 novembre , nella quale, la stessa società ha formalizzato una sostanziale rinuncia al prosieguo dell' iter della propria istanza. Aspetti fondamentali, questi, che, a quasi tre mesi dalla presentazione della proposta della società di diritto inglese e dall' immediato avvio dell' iter di valutazione da parte della commissione tecnica dell' AdSP , hanno determinato la scelta obbligata dell' Ente e raffreddato le prospettive di un' auspicata e proficua soluzione della crisi del transhipment nel porto di Cagliari. In pieno spirito di collaborazione e buona fede, sono state intense, continue e corpose le interlocuzioni tra AdSP e PIFIM , dirette ad acquisire le necessarie integrazioni documentali sugli aspetti demaniali, giuridici, tecnici, operativi, occupazionali e promozionali richiesti dalla manifestazione di interesse internazionale lanciata dall' AdSP lo scorso anno. Tentativi che non sono serviti a colmare le numerose lacune emerse dalla valutazione della proposta presentata da Pifim LTD . Da qui la necessità di notificare l' odierno preavviso di rigetto avverso il quale, entro il 9 dicembre prossimo, la società potrà, ove ancora interessata, presentare adeguate controdeduzioni. "Fatta salva la fisiologica prudenza ed il dovuto riserbo richiesto in queste circostanze, non nascondo che ci aspettavamo un finale diverso e sicuramente più positivo per la call internazionale volta a stimolare proposte di rilancio futuro del Porto Canale e del transhipment - spiega Massimo Deiana , Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - Insieme alla commissione tecnica, che da subito si è attivata per studiare ed analizzare tutte la documentazione, abbiamo portato avanti una serrata interlocuzione con la società istante per ottenere le necessarie integrazioni documentali. Tentativi ai quali non sono seguite risposte esaustive tali da consentire di mantenere in piedi il procedimento. In aggiunta, aspetto che mi stupisce e che stento a comprendere, è intervenuta, a poche ore dall' incontro definitorio fissato per il 20 novembre , una nota con la quale la stessa società ha comunicato di rinunciare al prosieguo dell' iter, motivandolo con una presunta incompatibilità dei propri piani industriali con l' ipotesi ventilata dal Ministero dello sviluppo economico di istituire un' agenzia per il lavoro portuale a sostegno degli ex dipendenti CICT ". In attesa del 9 dicembre prossimo, scadenza dei termini per le controdeduzioni al preavviso di rigetto, l' AdSP mantiene fermi i propri intendimenti e, proprio in questo pomeriggio, ha invitato le organizzazioni sindacali ad un incontro urgente per un' informativa accurata sul nuovo scenario. "La filosofia che ha ispirato la call internazionale resta comunque in piedi - precisa Deiana - e siamo pronti a prendere in considerazione sia le eventuali controdeduzioni della PIFIM , sia potenziali nuove interlocuzioni con altri soggetti interessati ad investire sul Porto Canale per il rilancio di un settore che, alla luce delle nuove prospettive del trasporto merci generate dalla pandemia e delle proiezioni di netta ripresa sul 2021, ha ancora molto da offrire in termini di ricaduta economica ed occupazionale per l' Isola".

Ship Mag

Cagliari

Cagliari, concessione del terminal container: PIFIM esce di scena. AdSP: non ci sono i requisiti fondamentali

Redazione

Cagliari - Brutte notizie per il container terminal al Porto Canale di Cagliari , dopo l' annuncio di oggi dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna dell' invio di un preavviso di rigetto alla londinese PIFIM , l' unica società ad aver risposto alla call internazionale lanciata alla fine del 2019 dall' ente portuale per trovare un operatore disposto a gestire l' approdo, inviando una proposta che si avvaleva della collaborazione della Port of Amsterdam International . L' AdSP ha puntualizza che il preavviso di rigetto è motivato dalla mancanza dei requisiti fondamentali stabiliti dalla call internazionale. Tuttavia, l' ente ha reso noto che nella tarda serata di giovedì scorso la stessa PIFIM aveva notificato all' AdSP una sostanziale rinuncia al prosieguo dell' iter della propria istanza. L' Authority ha aggiunto inoltre che, nei quasi tre mesi dalla presentazione della proposta della società di diritto inglese e dall' immediato avvio dell' iter di valutazione da parte della commissione tecnica dell' AdSP , sono state intense, in pieno spirito di collaborazione e buona fede, "continue e corpose le interlocuzioni tra l' AdSP e la PIFIM , dirette ad acquisire le necessarie integrazioni documentali sugli aspetti demaniali, giuridici, tecnici, operativi, occupazionali e promozionali richiesti dalla manifestazione di interesse internazionale lanciata dall' AdSP lo scorso anno. Tentativi - ha lamentato l' ente portuale - che non sono serviti a colmare le numerose lacune emerse dalla valutazione della proposta presentata da PIFIM Ltd". Dopo la notifica dell' Authority del "preavviso di rigetto", la società inglese può presentare le proprie controdeduzioni entro il 9 dicembre . A questo punto, alla luce delle dichiarazioni dell' AdSP, l' ipotesi sembra remota. Di sicuro, l' ente di aspettava "un finale diverso e sicuramente più positivo per la call internazionale volta a stimolare proposte di rilancio futuro del Porto Canale e del transhipment", ha dichiarato il presidente dell' AdSP, Massimo Deiana . "Insieme alla commissione tecnica, che da subito si è attivata per studiare ed analizzare tutte la documentazione - ha spiegato Deiana - abbiamo portato avanti una serrata interlocuzione con la società istante per ottenere le necessarie integrazioni documentali. Tentativi ai quali non sono seguite risposte esaustive tali da consentire di mantenere in piedi il procedimento". In aggiunta, aspetto che mi stupisce e che stento a comprendere - ha proseguito Deiana - è intervenuta, a poche ore dall' incontro definitorio fissato per il 20 novembre, una nota con la quale la stessa società ha comunicato di rinunciare al prosieguo dell' iter, motivandolo con una presunta incompatibilità dei propri piani industriali con l' ipotesi ventilata dal Ministero dello Sviluppo economico di istituire un' agenzia per il lavoro portuale a sostegno degli ex dipendenti CICT ". Deiana ha però assicurato che "l' AdSP mantiene fermi i propri intendimenti e, proprio in questo pomeriggio ha invitato le organizzazioni sindacali ad un incontro urgente per un' informativa accurata sul nuovo scenario. La filosofia che ha ispirato la call internazionale - ha concluso il presidente - resta comunque in piedi e siamo pronti a prendere in considerazione sia le eventuali controdeduzioni della PIFIM , sia potenziali nuove interlocuzioni con altri soggetti interessati ad investire sul Porto Canale per il rilancio di un settore che, alla luce delle nuove prospettive del trasporto merci generate dalla pandemia e delle proiezioni di netta ripresa sul 2021, ha ancora molto da offrire in termini di ricaduta economica ed occupazionale per l' isola"

Shipping Italy

Cagliari

Gara flop per il terminal container di Cagliari: l' AdSP rigetta l' istanza di Pifim che nel frattempo si era ritirata

Torna in salita la strada verso l' assegnazione del terminal container al porto canale di Cagliari. L' Autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna ha infatti reso noto il preavviso di rigetto per la proposta di concessione demaniale del porto Canale avanzata da Pifim insieme alla Port of Amsterdam. In una nota della port authority si legge: "È di questa mattina il preavviso di rigetto, firmato dal Presidente dell' AdSP, Massimo Deiana, per il mancato soddisfacimento di gran parte dei requisiti fondamentali stabiliti dalla call internazionale lanciata nel dicembre 2019. E, aspetto non secondario, in conseguenza della nota inviata alla AdSP nella tarda serata di giovedì 19 novembre, nella quale, la stessa società ha formalizzato una sostanziale rinuncia al prosieguo dell' iter della propria istanza. Aspetti fondamentali, questi, che, a quasi tre mesi dalla presentazione della proposta della società di diritto inglese e dall' immediato avvio dell' iter di valutazione da parte della commissione tecnica dell' AdSP, hanno determinato la scelta obbligata dell' Ente e raffreddato le prospettive di un' auspicata e proficua soluzione della crisi del transhipment nel porto di Cagliari". La pot authority aggiunge che "in pieno spirito di collaborazione e buona fede, sono state intense, continue e corpose le interlocuzioni tra AdSP e Pifim, dirette ad acquisire le necessarie integrazioni documentali sugli aspetti demaniali, giuridici, tecnici, operativi, occupazionali e promozionali richiesti dalla manifestazione di interesse internazionale lanciata dall' AdSP lo scorso anno. Tentativi che non sono serviti a colmare le numerose lacune emerse dalla valutazione della proposta presentata da Pifim Ltd". Da qui la necessità di notificare l' odierno preavviso di rigetto avverso il quale, entro il 9 dicembre prossimo, la società potrà, ove ancora interessata, presentare adeguate controdeduzioni. Sulle garanzie e sul reale interesse di questa cordata a rilevare i piazzali e l' attività dell' ex Cagliari International Container Terminal fin da subito erano emerse molte perplessità . 'Fatta salva la fisiologica prudenza ed il dovuto riserbo richiesto in queste circostanze, non nascondo che ci aspettavamo un finale diverso e sicuramente più positivo per la call internazionale volta a stimolare proposte di rilancio futuro del Porto Canale e del transhipment" spiega Massimo Deiana, presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna. "Insieme alla commissione tecnica, che da subito si è attivata per studiare e analizzare tutte la documentazione, abbiamo portato avanti una serrata interlocuzione con la società istante per ottenere le necessarie integrazioni documentali. Tentativi ai quali non sono seguite risposte esaustive tali da consentire di mantenere in piedi il procedimento. In aggiunta, aspetto che mi stupisce e che stento a comprendere, è intervenuta, a poche ore dall' incontro definitorio fissato per il 20 novembre, una nota con la quale la stessa società ha comunicato di rinunciare al prosieguo dell' iter, motivandolo con una presunta incompatibilità dei propri piani industriali con l' ipotesi ventilata dal Ministero dello sviluppo economico di istituire un' agenzia per il lavoro portuale a sostegno degli ex dipendenti Cict '. In attesa del 9 dicembre prossimo, scadenza dei termini per le controdeduzioni al preavviso di rigetto, l' AdSP mantiene fermi i propri intendimenti e, proprio in questo pomeriggio, ha invitato le organizzazioni sindacali a un incontro urgente per un' informativa accurata sul nuovo scenario. 'La filosofia che ha ispirato la call internazionale resta comunque in piedi" precisa Deiana, "e siamo pronti a prendere in considerazione sia le eventuali controdeduzioni della Pifim, sia potenziali nuove interlocuzioni con altri soggetti interessati a investire sul Porto Canale per il rilancio di un settore che, alla luce delle nuove prospettive del trasporto merci generate dalla pandemia e

delle proiezioni di netta ripresa sul 2021, ha ancora molto da offrire in termini di ricaduta economica ed occupazionale per l' Isola'.

Shipping Italy

Cagliari

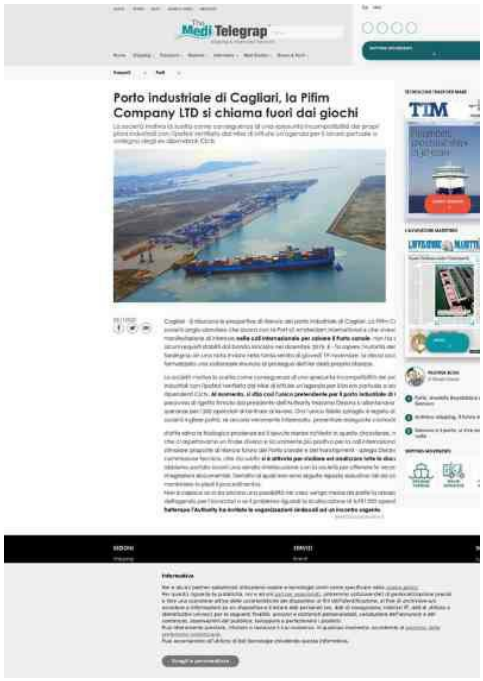
A questo punto l' unica alternativa rimane il piano di rilancio del terminal presentato dal Gruppo Grendi che (inizialmente) solo su una porzione delle superfici messe a gara è interessata ad avviare un terminal container indipendente (Msc e Hapag Lloyd hanno già manifestato il loro interesse e supporto all' iniziatia).

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

The Medi Telegraph

Cagliari

Porto industriale di Cagliari, la Pifim Company LTD si chiama fuori dai giochi



Cagliari - Si riducono le prospettive di rilancio del porto industriale di Cagliari. La Pifim Company LTD, società anglo-olandese che lavora con la Port of Amsterdam International e che aveva presentato la manifestazione di interesse nella call internazionale per salvare il Porto canale , non ha soddisfatto alcuni requisiti stabiliti dal bando lanciato nel dicembre 2019. E - fa sapere l' Autorità del mare di Sardegna, «in una nota inviata nella tarda serata di giovedì 19 novembre, la stessa società ha formalizzato una sostanziale rinuncia al prosieguo dell' iter della propria istanza». La società motiva la scelta come conseguenza di una «presunta incompatibilità dei propri piani industriali con l' ipotesi ventilata dal Mise di istituire un' agenzia per il lavoro portuale a sostegno degli ex dipendenti Cict». Al momento, si sfila così l' unico pretendente per il porto industriale di Cagliari e con il preavviso di rigetto firmato dal presidente dell' Authority Massimo Deiana si allontanano anche le speranze per i 200 operatori di rientrare al lavoro. Ora l' unico flebile spiraglio è legato al fatto che la società inglese potrà, se ancora veramente interessata, presentare adeguate controdeduzioni. «Fatta salva la fisiologica prudenza ed il dovuto riserbo richiesto in queste circostanze, non nascondo che ci aspettavamo un finale diverso e sicuramente più positivo per la call internazionale volta a stimolare proposte di rilancio futuro del Porto canale e del transhipment - spiega Deiana - Insieme alla commissione tecnica, che da subito si è attivata per studiare ed analizzare tutte la documentazione , abbiamo portato avanti una serrata interlocuzione con la società per ottenere le necessarie integrazioni documentali. Tentativi ai quali non sono seguite risposte esaustive tali da consentire di mantenere in piedi il procedimento». Non si capisce se ci sia ancora una possibilità nel caso venga messa da parte la creazione dell' agenzia per i lavoratori o se il problema riguardi la ricollocazione di tutti i 200 operatori. Nel frattempo l' Authority ha invitato le organizzazioni sindacali ad un incontro urgente.

L'Unione Sarda

Cagliari

Per sette mesi di continuità territoriale Onorato guadagnerebbe altri 40 milioni di euro di soldi pubblici

Tirrenia, proroga a rischio Tribunali e Authority

Il Ministero dei Trasporti non ha firmato l' estensione della convenzione per evitare guai

Primo Piano

Tirrenia, proroga a rischio Tribunali e Authority

Il Ministero dei Trasporti non ha firmato l'estensione della convenzione per evitare guai

Mauro Pili La strategia è scritta da sempre nei manuali della Tirrenia. La Sardegna e i Sardi, per questa compagnia di navigazione, nata pubblica e finita privata, sono sempre stati l' oggetto primordiale del sequestro. Per esigere il pagamento del riscatto le trombe della Tirrenia, una volta di Pecorini, primitivo padre padrone, e un' altra di Onorato, l' ultimo dei patron, hanno sempre suonato la stessa musica. A spron battuto hanno sistematicamente preteso denari copiosi e in contanti. Lo spartito di questa ennesima boutade del patron di Mascalzone Latino ha iniziato a batter cassa la sera dell' ultimo sabato con il classico roboante annuncio ad effetto: dal primo dicembre, recitava il serafico comunicato, chiudiamo gran parte delle rotte da e per la Sardegna. Tagli d' autunno In ballo ci sono la Civitavecchia - Cagliari, già falcidiata nel 2014, trasformata da quotidiana a trisettimanale, la Cagliari Palermo, la Olbia - Genova e la Cagliari-Napoli. Tutte cancellate, secondo l' annuncio da manuale. Operazione studiata a tavolino per ispirare la solita levata di scudi e invocare l' intervento della politica, dei sindacati e persino degli emigrati. Esattamente quello che pretendeva e pianificava Vincenzo Onorato. Diserzione a tavolino Per questa "diserzione" dalle rotte sarde il Ministero dei Trasporti, secondo gli auspici di casa Tirrenia e Moby, alla fine qualcosa dovrà fare. Uno scacchiere delineato sin dall' inizio e che potrebbe celare anche una regia puntuale, tutta finalizzata a far "sganciare" altri soldi di Stato all' eterna pentola bucata della continuità territoriale da e per la Sardegna. Appare surreale che i vertici di Porta Pia, nell' enclave romano del dicastero che ha in carico la convenzione più controversa del mare, possano decidere di incontrare Onorato e famiglia, non foss' altro perché si tratterebbe di un atto di palese accettazione delle pretese del proprietario della Compagnia di navigazione. Il ballo del denaro In ballo ci sono, ovviamente, altri soldi, tanti, che la compagine Tirrenia-Moby chiede allo Stato per svolgere un servizio che, in realtà, già altre compagnie stanno di fatto svolgendo a prezzi più bassi e senza un soldo pubblico. Il blocco delle tratte sarde, previste dalla convenzione Stato - Tirrenia, scaduta il 20 luglio scorso, questa volta non costituirebbe un' interruzione del servizio pubblico considerato che il Ministero quella convenzione non l' ha mai realmente prorogata. E' questo il primo motivo di uno scontro durissimo rimasto sottotraccia in questi mesi per, poi, esplodere quasi ad orologeria alla vigilia di Natale, in piena pandemia. Il 17 luglio scorso il Parlamento aveva effettivamente votato una norma per concedere una proroga alla convenzione più dispendiosa della continuità territoriale da e per la Sardegna, oltre 72 milioni di euro all' anno per otto anni. Una legge "illegittima" Quella approvata da Camera e Senato è una legge a tutti gli effetti, ma con mille e una illegittimità di fondo. In quella disposizione si prevedeva, infatti, di prorogare il contratto ad Onorato sino al 28 febbraio del 2021. Inizialmente era stata prevista una proroga sino al 20 luglio, ma anche quella disposizione era apparsa ulteriormente fuorilegge visto che le disposizioni comunitarie assegnavano alle proroghe in attesa di un nuovo bando non più di sette mesi. Con la riduzione dei termini il Governo ha proposto e ottenuto dalle Camere anche la cancellazione della disposizione che prevedeva il preventivo via libera di Bruxelles. Elementi che hanno pesato non poco nella mancata firma della proroga da parte della direzione generale preposta alla stipula degli atti contrattuali. La firma e la pelle E' notorio che gli atti amministrativi non sono

nella disponibilità di un Ministro

L'Unione Sarda

Cagliari

ma sono i dirigenti che devono apporre la propria firma in calce. Non proprio atti da firmare a cuor leggero visto quel che si rischia con quell' eventuale proroga sino al 28 febbraio 2021. E, in effetti, hanno ben donde i vertici dirigenziali del ministero a nutrire seri dubbi nel sottoscrivere un' ulteriore elargizione di denaro pubblico, altri 40 milioni di euro, a Mister Onorato. Secondo i Commissari straordinari della Tirrenia in amministrazione straordinaria il patron di Mascalzone Latino deve allo Stato non meno di 180 milioni di euro per il mancato pagamento dell' acquisto della stessa compagnia di navigazione. La prima tranche del debito con lo Stato, pari a 55 milioni è scaduta ad aprile 2016, la seconda da 60 milioni è scaduta il 30 aprile 2019. Niente compensazione Nel diritto fiscale italiano esiste l' istituto della compensazione tra debiti e crediti. In questo caso lo Stato si è limitato ad elargire a Onorato la bellezza di 560 milioni di euro per la continuità territoriale ma non ha mai chiesto, e tantomeno ottenuto, il pagamento di quel ciclopico debito. Anzi, quando i giudici hanno disposto il sequestro dei conti di Cin-Tirrenia il Governo si è prodigato per spostare quel vincolo dei giudici dai conti in banca alle navi, consentendo al numero uno di Moby, per l' ennesima volta, di non restituire il dovuto allo Stato. Authority La decisione dei dirigenti del Ministero di non firmare la proroga è, però, tutta da ricercare nelle posizioni espresse dalle Autorità Garanti, dall' Anticorruzione alla Concorrenza e Mercato, dalla Commissione Europea sino al Tribunale fallimentare di Milano. E' evidente che, oltre alle responsabilità amministrative, subentrano quelle di natura personale, considerato che quella eventuale firma sugli atti ricadrebbe tutta su coloro che, con penna e calamaio, dovessero vergare i contratti. Tracollo giudiziario Il rischio di un vero e proprio tracollo giudiziario della vicenda Tirrenia ha imposto a tutti i dirigenti massima cautela, e sino ad oggi astensione, dal firmare proroghe che potrebbero provocare un grave danno erariale verso lo Stato, con strascichi di natura penale visto che si favorirebbe un privato mai selezionato con una vera gara pubblica. Multa milionaria A questo si aggiunge la sentenza dell' Autorità garante della Concorrenza che aveva condannato Moby-Tirrenia ad una multa di 29 milioni di euro per abuso di posizione dominante con condotte gravi come l' interruzione di pubblico servizio. Tutti elementi che potrebbero avere ripercussioni anche sul piano penale. L' agognata proroga è stata dichiarata fuorilegge, con largo anticipo, il 4 marzo dello scorso anno, dalla stessa Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato. A questo si aggiunge il Tribunale di Milano - Sezione Fallimentare che nei giorni scorsi ha concesso una proroga di sessanta giorni nella procedura di concordato, vera anticamera del fallimento. In un piano attiguo del palazzaccio lombardo, quello della Procura della Repubblica, infine, sono stati ipotizzati reati gravissimi relativi a fondi e leasing trasferiti da una società all' altra con distrazioni rilevanti di capitali. Pistola scarica Un dato è certo: la decisione di Onorato di fermare le navi qualche anno fa poteva costituire una seria minaccia ai servizi da e per la Sardegna, oggi non più. Tutte le analisi di mercato attribuiscono alla compagnia un ruolo marginale, appena il 6,6% i passeggeri trasportati nel 2020 su quelli giunti in Sardegna. Quei 72 milioni di euro all' anno erogati dallo Stato a Tirrenia sarebbero davvero difficili da giustificare, non solo per il Governo ma anche per coloro che dovessero decidere di apporre una firma in calce ad una proroga ritenuta a tutti i livelli illegittima e illegale. Decreto insularità Del resto per varare un nuovo assetto della continuità territoriale basterebbe un decreto emergenziale stabilendo un "voucher insularità" da destinare ad ogni passeggero e o trasportatore che affronta le tratte da e per la Sardegna. Non ci sarebbe bisogno di nuove gare e nemmeno di altre proroghe. Ogni passeggero o autotrasportatore potrebbe usufruire del bonus insularità e usarlo con la compagnia che sceglierà senza obbligo alcuno. Libero mercato, con la salvaguardia delle rotte che il Governo e la Regione dovranno indicare. Per far cessare per sempre il ricatto e il sequestro ai danni della Sardegna e dei sardi.

La Sicilia

Catania

«Demanio, serve uniformità tra Stato e Regione»

Sicindustria: «Sgravio totale dei canoni marittimi non vale per tutte le imprese»

economia

Col Covid 600mila poveri in più

«Demanio, serve uniformità tra Stato e Regione»

Opa del Crédit Agricole su Creval

Giuseppe BiancaPalermo. La legge di Stabilità regionale dello scorso mese di maggio ha disposto per il 2020 l' esenzione dal pagamento dei canoni sulle concessioni demaniali marittime e per il 2021 la riduzione del 50%, ciò per aiutare e sostenere i lidi e le attività balneari e tutte le attività che operano su suolo demaniale marittimo, come rimessaggi, porticcioli turistici e così via. La norma, però, non si può applicare alle concessioni demaniali di competenza statale, comprese le aree di competenza delle Autorità di sistema portuale sulle quali sono ubicati parecchi cantieri navali e attività turistiche. Per queste, a differenza della meritoria previsione regionale, il Decreto "Rilancio" ha invece stabilito che le Autorità di sistema portuale «possono» disporre la riduzione di tali canoni, ma a loro discrezione, in base ai margini consentiti dai loro bilanci e comunque solo a quelle aziende che dimostrino di avere subito durante il "lockdown" una perdita di fatturato di almeno il 20% rispetto allo stesso periodo del 2019. Questo in Sicilia ha creato una disparità fra aziende dello stesso settore. Così Sicindustria ha scritto al vicepresidente della Regione, Gaetano Armao, sollecitandogli un intervento «nella qualità di componente della Conferenza Stato-Regioni» affinché faccia presente al governo nazionale che le agevolazioni previste dalla legge regionale siano «indistintamente estese a tutte le imprese, alla luce del momento così delicato che il tessuto imprenditoriale sta vivendo». A firmare la nota sono il vicepresidente vicario, Alessandro Albanese; il presidente di Confindustria Catania, Antonello Biriaco; e quello di Siracusa, Diego Bivona. Nel groviglio di leggi che rimbalzano, infatti, tra norma, estensione e interpretazione, Sicindustria rileva una componente di discrezionalità in capo alle Autorità di sistema portuale che rischia di innescare un cortocircuito o, comunque, un intervento a due velocità nel settore, con una discriminante poco chiara o ritenuta discutibile: «Una disparità di trattamento tra imprese a seconda di essere concessionarie dello Stato oppure della Regione - chiariscono gli industriali - che ingenera inaccettabili forme di concorrenza sleale tra chi opera nel medesimo settore di attività e nel medesimo contesto territoriale». Nella lettera Sicindustria precisa come «nei primi nove mesi del 2020 l' economia regionale, al pari di quella nazionale, abbia risentito delle conseguenze della crisi pandemica e delle misure di contenimento del contagio» e specifica poi che «i ricavi delle imprese si sono ridotti in misura molto intensa per una quota rilevante degli operatori ed i risultati reddituali attesi per l' esercizio corrente sono nettamente peggiori rispetto a quelli dell' anno scorso». Da questa premessa nasce, dunque, l' approfondimento di interlocuzione di cui è chiamata a farsi carico la Regione, con la richiesta di trovare una via più equilibrata in grado di dare corso a soluzioni omogenee e non discriminatorie. L' assessore Armao ha confermato il massimo impegno e la più totale disponibilità a farsi promotore di eventuali chiarimenti e, al di là del merito della vicenda, tiene a precisare che «l' impegno del governo per le imprese siciliane è pieno», aggiungendo: «Chiederemo al governo centrale tutti i possibili ristori, le esenzioni e gli indennizzi. Così come abbiamo fatto sinora». Sede del confronto dovrà essere la Conferenza Stato-Regioni, mai come in quest' ultimo periodo al centro di un serrato dialogo tra chi scopre, ogni giorno di più, quanto la coperta sia sempre più corta. Da Palazzo Cornaro, sede del dipartimento per gli Affari regionali passa il chiarimento che può avere un importante valore economico e di uniformità di trattamenti, come chiesto da Sicindustria.

Quotidiano di Sicilia

Trapani

Il progetto in quattro mosse dell' Autorità portuale di Sistema della Sicilia Occidentale

Nuovi scenari commerciali, il Porto di Trapani gioca le sue carte

Tunisia, Egitto e Algeria sono i paesi target per mettere in piedi un nuovo business

QdS PROVINCE #RIPARTICOLODS 13

Trapani

Il progetto in quattro mosse dell'Autorità portuale di Sistema della Sicilia Occidentale

Nuovi scenari commerciali, il Porto di Trapani gioca le sue carte

Tunisia, Egitto e Algeria sono i paesi target per mettere in piedi un nuovo business

Nuove chance di crescita e di rilancio del porto trapanese

Agrigento

Anche Sciacca sulle orme di S. Bernardo per la valorizzazione del turismo religioso

Un itinerario di certo chiamato che si snoda tra fede, bellezze naturalistiche e spunti culturali

Verso una nuova gestione dei rifiuti

TRAPANI - La carte parlano di una manifestazione d'interesse. Dell'obiettivo di realizzare un sistema di transshipment per merce che viaggia su semirimorchio. Di servizi Ro-Ro e Ro-Pax. Anche di analisi dei flussi di merce fra i Paesi del Maghreb ed i Paesi europei che possono insistere sui porti italiani. Le carte parlano del porto di Trapani. Sono quelle dell'Autorità Portuale di Sistema della Sicilia Occidentale e portano la firma del suo presidente, Pasqualino Monti. Carte che sono sul tavolo del sindaco del capoluogo Giacomo Tranchida e che chiedono di poter utilizzare 5 dei 25 ettari di un'area strategica nella frazione di Milo perché logisticamente locata in un punto ottimale per un utilizzo ai fini delle funzioni portuali, poiché è limitrofa al raccordo autostradale. Perché è a circa 7,5 chilometri dal molo Isolella ed è collegata al porto dalla dorsale Zir. E perché le strade di collegamento sono adeguate al traffico pesante. Le carte sul tavolo del primo cittadino sono frutto e sintesi di uno studio commissionato dall'Autorità Portuale. È stata presa in considerazione l'offerta attuale di servizi Ro-Ro e Ro-Pax (passeggeri) fra i principali porti del Mediterraneo. E sono stati ipotizzati nuovi scenari commerciali, con un dato di partenza: I flussi che potrebbero interessare la Sicilia risultano essere pari a circa 13 milioni di tonnellate annue, con un battente mensile di 400 mila tonnellate nella direzione sud-nord e di 300 mila in quella nord-sud. Paesi target per mettere su un nuovo business: Tunisia ed Algeria, ma anche Egitto, che non ha alcun collegamento Ro-Pax ed uno solo Ro-Ro ad Alessandria d'Egitto. Da qui, Trapani ed il suo porto come nuovo hub di settore. Le carte dell'Autorità Portuale delineano la strategia, quella di dotare la zona d'attracco di un'area retro-portuale in cui far confluire i mezzi per lo stoccaggio, il controllo e la redistribuzione. Ed al tal fine la primaria esigenza infrastrutturale consiste nella necessità di avere a disposizione un'area di parcheggio ove fermare ed organizzare i semirimorchi giunti dalla diverse destinazioni ed imbarco verso le destinazioni maghrebine, o viceversa. Un progetto in quattro mosse, o meglio, con quattro poli. Quello direzionale per gli uffici amministrativi delle imprese. Un altro di stoccaggio, da destinare alle unità di carico in attesa di essere movimentate per il trasporto verso la destinazione finale. Il polo logistico necessario alle operazioni di raccolta, distribuzione e stoccaggio delle merci. Ed infine il polo intermodale, sede di un terminal per i servizi di scambio tra la modalità stradale e quella portuale. Del resto il Piano regolatore generale della città indica la zona in questione con la destinazione d'uso di area intermodale, autoporto ed interporto, e centro intermodale merci. Il mercato c'è, ma va affrontato con un progetto innovativo. L'Autorità Portuale ha messo in campo energie e soluzioni ed è pronta a giocarsi tutte le sue carte per dare una nuova chance al porto trapanese. Un nuovo tassello in una programmazione di sistema l'Autorità si occupa anche dei porti di Palermo, Termini Imerese e Porto Empedocle che sta funzionando e che ha portato, di recente, i vertici regionali dei sindacati di categoria di Cgil, Cisl e Uil a chiedere la conferma del presidente Monti in scadenza di mandato: Quando un dirigente fa bene il suo lavoro è giusto che rimanga al suo posto per portare avanti i progetti avviati. Vito Manca

MF

Focus

Prorogati e incrementati i sostegni alle imprese di navigazione e di trasporto ferroviario

Un carico di aiuti

Legge di Bilancio, nuovi stanziamenti per il settore

NICOLA CAPUZZO

RAPPORTO TRASPORTI&LOGISTICA

Prorogati e incrementati i sostegni alle imprese di navigazione e di trasporto ferroviario

UN CARICO DI AIUTI

Legge di Bilancio, nuovi stanziamenti per il settore

Al casello debutta la corsia Dkv per i pedaggi dei camion

Nonostante di fatto il settore non si sia mai fermato in quanto considerato a tutti gli effetti un servizio essenziale per il paese, il mondo dei trasporti e della logistica ha subito l' impatto dell' emergenza pandemica di Covid e il Governo sembra essergli stato riconoscente per il lavoro svolto. Soprattutto con riferimento al trasporto marittimo e ferroviario. La Legge di Bilancio promossa dal Consiglio dei Ministri il 16 novembre scorso contiene, infatti, per la prima volta, un' elevata quantità di misure e di risorse finanziarie per il trasporto merci. Il provvedimento interviene in profondità nell' attuale contesto economico con misure trasversali per la crescita, molte delle quali sono riportate nel capitolo che riguarda i trasporti marittimi e non solo, intitolato «Misure in materia di infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile». L' articolo 111 è espressamente rivolto a porti e trasporti marittimi e prevede al primo comma la proroga e l' incremento dei fondi destinati già dall' ultimo Decreto Rilancio alle port authority (10 milioni per il 2020) e alle imprese di navigazione operanti con navi minori nel settore del trasporto turistico di persone (5 milioni per il 2020). La proposta normativa del comma 1 prevede «l' incremento delle risorse del fondo per ulteriori 68 milioni di euro nell' anno 2021 destinati: a) nel limite di 63 milioni di euro, a compensare le Autorità di sistema portuale, anche parzialmente, dei mancati introiti, in particolare derivanti dai diritti di porto, dovuti al calo del traffico dei passeggeri e dei crocieristi per effetto dei provvedimenti legislativi assunti a tutela della salute pubblica (modifica al comma 10-bis); b) nel limite di 5 milioni di euro per l' anno 2021, a compensare, anche parzialmente, le imprese di navigazione operanti con navi minori nel settore del trasporto turistico di persone via mare e per acque interne che dimostrino di aver subìto, nel periodo compreso tra il 1° agosto 2020 e il 31 dicembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell' anno 2019 (modifica al comma 10-ter)». Il comma 2 sempre dell' articolo 111 apporta invece modifiche all' articolo 48, comma 6, del Decreto Semplificazioni e prevede che le navi da crociera iscritte nel Registro Internazionale possano effettuare, fino al 30 aprile 2021 (attualmente tale possibilità è limitata al 31 dicembre 2020), servizi di cabotaggio marittimo, in deroga alla norma che esclude le navi iscritte al registro internazionale. Il comma 3 apporta modifica ai commi 1 e 2 dell' articolo 88 del Decreto Ristori ed estende fino al 30 aprile 2021, alle imprese armatoriali che esercitano attività di cabotaggio l' esenzione dagli oneri previdenziali e assistenziali prevista per gli armatori e il personale iscritti nel Registro Internazionale, fissando il nuovo limite di spesa a 35 milioni di euro per l' anno 2021. Il tutto al fine di «salvaguardare i livelli occupazionali delle imprese esercenti attività crocieristica e di cabotaggio marittimo nonché a consentire la prosecuzione delle attività essenziali marittime, la continuità territoriale» si legge nella relazione illustrativa. Il comma 4 della Legge di Bilancio 2021 interviene sullo stesso decreto incrementando la dotazione del Fondo (stabilita finora in 50 milioni di euro), con una ulteriore dotazione di 20 milioni di euro per l' anno 2021, «volta a compensare le imprese armatoriali che operano con navi di bandiera italiana impiegate nei trasporti di passeggeri e combinati di passeggeri e merci via mare, anche in via non esclusiva, per l' intero anno, con riferimento alla riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri trasportati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31

dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio».

MF

Focus

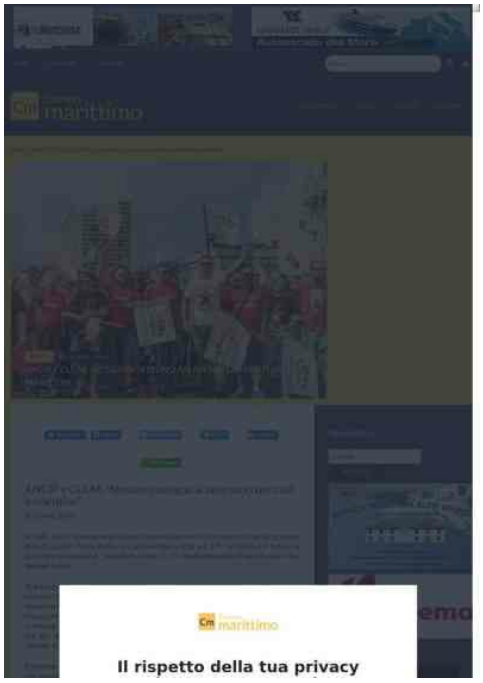
Il comma 5 è finalizzato a prevedere misure di sostegno al settore dei terminal portuali asserviti allo sbarco e imbarco di persone, in considerazione dei danni subiti dallo stesso a causa dell' insorgenza dell' epidemia da Covid19 e prevede l' istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un fondo con una dotazione iniziale di 20 milioni di euro per l' anno 2021, «destinato a compensare la riduzione dei ricavi per decremento passeggeri sbarcati e imbarcati nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 rispetto alla media dei ricavi registrata nel medesimo periodo del precedente biennio». L' articolo 112 della prossima Legge di Bilancio riguarda poi il trasporto ferroviario merci e al primo comma autorizza «la spesa 5 milioni di euro annui dal 2021 al 2034 al fine di sostenere le imprese detentrici e noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché gli spedizionieri e operatori del trasporto multimodale (Mto) limitatamente all' attività relativa ai trasporti ferroviari, per gli effetti economici subiti direttamente imputabili all' emergenza Covid-19 registrati dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020 sul territorio nazionale». L' articolo 113 è dedicato alle misure di stimolo al trasporto combinato. In particolare il comma 1 prevede l' attribuzione di ulteriori 25 milioni di euro per l' anno 2021, nonché di 19,5 milioni di euro per l' anno 2022 e di 21,5 milioni di euro per l' anno 2023, per finanziare il cosiddetto «marebonus»; il comma 2 prevede l' attribuzione di 25 milioni di euro per l' anno 2021, di 19 milioni di euro per l' anno 2022 e di 22 milioni di euro per l' anno 2023 per finanziare il cosiddetto «ferrobonus». L' articolo 114 della Legge di Bilancio riguarda altre misure di sostegno al trasporto su ferro e si rivolge alle imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto di passeggeri, non soggetti a obblighi di servizio pubblico e al trasporto ferroviario delle merci che sta subendo riduzioni di traffico a seguito del rallentamento della produzione industriale conseguente all' epidemia. La proposta al comma 1 di questo articolo mira quindi a estendere fino al 30 aprile 2021 l' indennizzo già previsto per i servizi ferroviari a mercato di passeggeri e merci dall' art. 214 del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34 (Decreto Rilancio) stanziando un importo 30 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2034. Per quanto riguarda, invece, la proposta di cui al comma 5 prevede l' estensione fino al 30 aprile 2021 della riduzione del canone per l' utilizzo dell' infrastruttura ferroviaria così da sostenere i servizi di trasporto non oggetto di obbligo di servizio pubblico attraverso l' azzeramento dell' intera componente B del pedaggio. A tal fine, è previsto uno stanziamento di 10 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2034 a favore del gestore dell' infrastruttura nazionale Rfi. (riproduzione riservata)

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

Corriere Marittimo

Focus

ANCIP e CULM: "Nessun sostegno ai lavoratori portuali e marittimi"

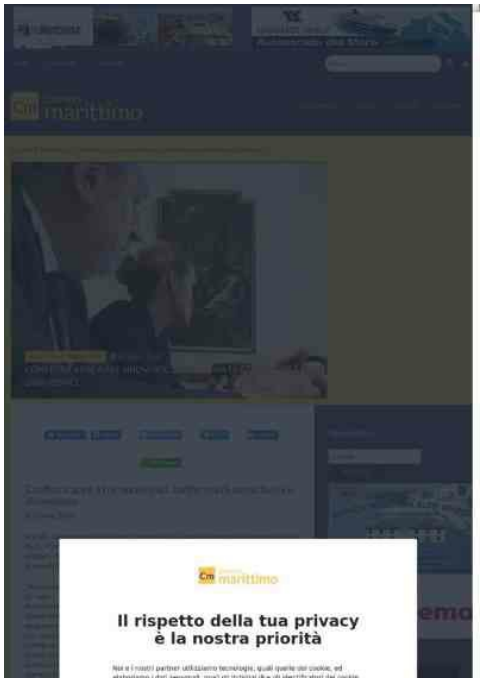


23 Nov, 2020 ROMA - ANCIP Associazione Nazionali Imprese Portuali, in accordo con imcamalli genovesi della C.U.L.M.V. Paride Batini (in rappresentanza degli art. 17) - scrivono una lettera al governo per chiedere un "immediato incontro" a fronte del crescente disagio dei lavoratori nei porti italiani. "A distanza di sei mesi dal DL 34 2020" scrivono ANCIP E CULMV - "non è stato ancora emanato NESSUNO dei Decreti Ministeriali e Interministeriali , previsti dalle leggi, per assegnare le risorse stanziate e per emanare norme di coordinamento e di attuazione e di erogazione delle risorse. A tutt' oggi nessuna provvidenza è stata concretamente erogata e si procede in modo non uniforme da parte delle singole AdSP , provocando disuguaglianze che non dovrebbero sussistere in periodi normali e ancor di più in un periodo, com' è l' attuale, di emergenza". Il secondo tema dell' appello al governo è quello dell 'autoproduzione: "Una norma, quella che regolamenta l' autoproduzione , dunque, che tutela i lavoratori, sia marittimi che portuali, e l' intero sistema portuale nazionale, evitando che si diffondano forme di concorrenza sleale nei confronti delle imprese autorizzate artt. 16 e 17 legge n. 84/1994, ovvero pratiche di dumping sociale e salariale , circostanze che potrebbero determinare il fallimento del mercato portuale". - Altro tema caldo è la mancata attenzione al " settore portuale che dovrebbe invece essere trattato, quanto meno con l' attenzione che merita rispetto agli sforzi compiuti, e ancora da compiere, per la ripresa del nostro Paese". Si chiede inoltre un incontro con il ministro delle infrastrutture e dei trasporti per discutere della Legge di bilancio e delle proposte a sostegno dei lavoratori : "Si tratta di un consuntivo davvero desolante" scrivono - "per l' intero settore. Invece nella legge di bilancio 2020 (testo AC 2790) art. 120 nei vari commi (a proposito si segnala che al comma 6, probabilmente per un refuso, si citano le concessioni di cui agli art. 6 e 18 della legge 84/94. Forse si intende '16' e 18 e comunque viene nuovamente dimenticato l' art. 17), NON FIGURA NESSUNA NORMA CHE RIGUARDI IL SOSTEGNO AI LAVORATORI PORTUALI E MARITTIMI ! Decisione che riteniamo inaccettabile e da correggere con tutta urgenza da parte del Governo".

Corriere Marittimo

Focus

Confetra apre a tre nuovi soci, conferma di attrattività e dinamismo



23 Nov, 2020 ROMA - Fanno ingresso in Confetra tre nuovi soci, si tratta di Federazione Italiana Piloti dei Porti, Pharmacom Italia e Federazione Italiana Trasporti Eccezionali. La decisione su proposta del presidente di Confetra, Guido Nicolini, è stata assunta dalla Giunta che ha approvato le tre nuove domande di adesione. "Siamo onorati di aprire la nostra Confederazione a tante nuove eccellenze e competenze" - fa sapere Confetra - "I Piloti dei Porti sono una straordinaria risorsa del Paese. Professionalità preziosa senza la quale ad esempio i nostri scali, che vivono profondi e spesso naturali limiti infrastrutturali, non potrebbero raccogliere e vincere la sfida del progressivo gigantismo navale. Con Pharmacom Italia arricchiamo la nostra Organizzazione con l' eccellenza della logistica del Pharma . Aziende e competenze straordinarie che contribuiscono, insieme a tante altre realtà, a fare dell' Italia il secondo esportatore UE in questo complesso ed innovativo settore. Con FITE rafforziamo la nostra già consolidata presenza nel comparto dei Trasporti Eccezionali. Con 23 Federazioni Nazionali di Categoria aderenti, Confetra conferma la sua attrattivita' ed il suo dinamismo ". Ai lavori della Giunta ha partecipato anche Nando Pagnoncelli, con il quale si è fatto il punto sulla strategia di comunicazione per il 2021, ed è stato presentato il logo per le celebrazioni del 75esimo della Confetra, che inizieranno il prossimo 13 aprile giorno nel quale, nel 1946, veniva fondata la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

FerPress

Focus

Ultima Giunta Confederale del 2020: tre nuovi Soci aderiscono a Confetra

(FERPRESS) Roma, 23 NOV Su proposta del Presidente Guido Nicolini, la Giunta ha approvato le domande di adesione pervenute dalla Federazione Italiana Piloti dei Porti, da Pharmacom Italia, dalla Federazione Italiana Trasporti Eccezionali.Siamo onorati di aprire la nostra Confederazione a tante nuove eccellenze e competenze. I Piloti dei Porti sono una straordinaria risorsa del Paese. Professionalità preziosa senza la quale ad esempio i nostri scali, che vivono profondi e spesso naturali limiti infrastrutturali, non potrebbero raccogliere e vincere la sfida del progressivo gigantismo navale. Con Pharmacom Italia arricchiamo la nostra Organizzazione con l'eccellenza della logistica del Pharma. Aziende e competenze straordinarie che contribuiscono, insieme a tante altre realtà, a fare dell'Italia il secondo esportatore UE in questo complesso ed innovativo settore. Con FITE rafforziamo la nostra già consolidata presenza nel comparto dei Trasporti Eccezionali. Con 23 Federazioni Nazionali di Categoria aderenti, Confetra conferma la sua attrattivita' ed il suo dinamismo .Ai lavori della Giunta ha partecipato anche Nando Pagnoncelli, con il quale si è fatto il punto sulla strategia di comunicazione per il 2021, ed è stato presentato il logo per le celebrazioni del 75esimo della Confetra, che inizieranno il prossimo 13 aprile giorno nel quale, nel 1946, veniva fondata la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

Shipping Italy

Focus

Fedepiloti e Federazione Italiana Trasporti Eccezionali fra i nuovi ingressi in Confetra

Fedepiloti, Pharmacom Italia (che riunisce esperti di logistica del prodotto farmaceutico) e la Federazione Italiana Trasporti Eccezionali sono entrate in Confetra. La loro domande di adesione sono state infatti approvate dalla giunta della confederazione su proposta del presidente Guido Nicolini. "Siamo onorati di aprire la nostra Confederazione a tante nuove eccellenze e competenze. I piloti dei porti sono una straordinaria risorsa del Paese. Professionalità preziosa senza la quale ad esempio i nostri scali, che vivono profondi e spesso naturali limiti infrastrutturali, non potrebbero raccogliere e vincere la sfida del progressivo gigantismo navale. Con Pharmacom Italia arricchiamo la nostra Organizzazione con l' eccellenza della logistica del pharma. Aziende e competenze straordinarie che contribuiscono, insieme a tante altre realtà, a fare dell' Italia il secondo esportatore Ue in questo complesso ed innovativo settore. Con Fite (Federazione Italiana Trasporti Eccezionali, ndr) rafforziamo la nostra già consolidata presenza nel comparto dei trasporti eccezionali. Con 23 federazioni nazionali di categoria aderenti, Confetra conferma la sua attrattività ed il suo dinamismo" si legge nella nota della confederazione. Ai lavori della giunta ha partecipato anche Nando Pagnoncelli, che nella recente Agorà di Confetra aveva presentato una ricerca sulla reputazione del settore logistico pre e post emergenza Covid. Con il presidente di Ipsos la confederazione ha fatto il punto sulla strategia di comunicazione per il 2021, e presentato il logo per le celebrazioni del suo 75esimo anniversario, che sarà festeggiato a partire il prossimo 13 aprile.

Ship Mag

Focus

Confetra: via libera a 3 nuovi soci. Anche Fedepiloti aderisce alla Confederazione

Redazione

Roma - Su proposta del presidente Guido Nicolini , la Giunta di Confetra ha approvato le domande di adesione pervenute dalla Federazione Italiana Piloti dei Porti , da Pharmacom Italia , dalla Federazione Italiana Trasporti Eccezionali . "Siamo onorati di aprire la nostra Confederazione a tante nuove eccellenze e competenze. I piloti dei porti sono una straordinaria risorsa del Paese. Professionalità preziosa senza la quale ad esempio i nostri scali, che vivono profondi e spesso naturali limiti infrastrutturali, non potrebbero raccogliere e vincere la sfida del progressivo gigantismo navale - ha dichiarato Guido Nicolini -. Con Pharmacom Italia arricchiamo la nostra Organizzazione con l' eccellenza della logistica del Pharma. Aziende e competenze straordinarie che contribuiscono, insieme a tante altre realtà, a fare dell' Italia il secondo esportatore UE in questo complesso ed innovativo settore. Con FITE rafforziamo la nostra già consolidata presenza nel comparto dei Trasporti Eccezionali. Con 23 federazioni nazionali di categoria aderenti, Confetra conferma la sua attrattività ed il suo dinamismo ". Ai lavori della Giunta ha partecipato anche Nando Pagnoncelli , con il quale si è fatto il punto sulla strategia di comunicazione per il 2021, ed è stato presentato il logo per le celebrazioni del 75esimo della Confetra, che inizieranno il prossimo 13 aprile giorno nel quale, nel 1946, veniva fondata la Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

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

The Medi Telegraph

Focus

Tre nuove entità dentro la Confetra

Roma - Su proposta del presidente Guido Nicolini, la giunta della Confetra ha approvato le domande di adesione pervenute dalla Federazione italiana Piloti dei porti, da Pharmacom Italia, dalla Federazione italiana Trasporti eccezionali: "Siamo onorati di aprire la nostra confederazione a tante nuove eccellenze e competenze. I piloti dei Porti sono una straordinaria risorsa del Paese. Professionalità preziosa senza la quale ad esempio i nostri scali, che vivono profondi e spesso naturali limiti infrastrutturali, non potrebbero raccogliere e vincere la sfida del progressivo gigantismo navale. Con Pharmacom Italia arricchiamo la nostra organizzazione con l' eccellenza della logistica del settore farmaceutico. Aziende e competenze straordinarie che contribuiscono, insieme a tante altre realtà, a fare dell' Italia il secondo esportatore in Unione europea in questo complesso e innovativo settore. Con Fite rafforziamo la nostra già consolidata presenza nel comparto dei trasporti eccezionali. Con 23 federazioni nazionali di categoria aderenti, Confetra conferma la sua attrattività e il suo dinamismo". Ai lavori della giunta ha partecipato anche Nando Pagnoncelli, con il quale si è fatto il punto sulla strategia di comunicazione per il 2021, ed è stato presentato il logo per le celebrazioni del 75esimo della Confetra, che inizieranno il prossimo 13 aprile giorno nel quale, nel 1946, veniva fondata la confederazione generale italiana dei Trasporti e della Logistica.

Notiziario Assoporti

Focus

Focus atti parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE

ITALIA

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRICOMUNICATO Nomina del Presidente e dei componenti dell'Autorita' di regolazione dei trasporti

Pubblicato nella GU Serie Generale n.286 del 17-11-2020

MINISTERO DELLA SALUTEORDINANZA 17 novembre 2020 Autorizzazione all'apertura dei punti di ristoro nei porti e negli interporti.

Pubblicato nella GU Serie Generale n.287 del 18-11-2020

MINISTERO DELL'INTERNODECRETO 11 novembre 2020 Attribuzione ai comuni per l'anno 2021 dei contributi aggiuntivi, pari complessivamente, a 497.220.000 euro, per investimenti destinati ad opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e sviluppo territoriale sostenibile.

Pubblicato nella GU Serie Generale n.289 del 20-11-2020

EUROPA

Nulla da segnalare

GOVERNO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Le misure Mit in Legge di Bilancio

A sostegno del trasporto locale, ferroviario, marittimo e delle politiche abitative

18 novembre - Queste le misure del MIT a sostegno dei settori del trasporto locale, ferroviario, marittimo e delle politiche abitative contenute nella Legge di Bilancio 2021

Consulta gli allegati

MINISTERO DELL'INTERNO

Nulla da segnalare

MINISTERO DELL'AMBIENTE

Manovra, Minambiente: Una legge green che accelera la transizione ecologica"

19 novembre Una legge di bilancio che cuba almeno 5 miliardi di euro in norme per l'ambiente, ma la stima è per difetto. Una legge che proroga tutti gli incentivi per la riqualificazione energetica, la rigenerazione urbana e del patrimonio edilizio, per la mobilità sostenibile, per il verde urbano. Ma non solo. «Con questa legge di Stabilità spiega il ministro per l'Ambiente Sergio Costa vogliamo cambiare il paradigma della politica economica del Paese rafforzando quelle scelte ecosostenibili che qui sono un tassello importantissimo, che sarà ulteriormente e decisamente rafforzato con il Recovery plan di derivazione europea». Una delle novità è aver introdotto una serie di norme per agevolazioni nelle Zea, le zone economiche ambientali, che corrispondono ai parchi nazionali e quindi ai comuni in essi compresi, al fine di potenziare il sistema nazionale delle aree protette. La ratio è prevedere compensazioni per quei territori che, insistendo all'interno dei parchi, ed essendo quindi sottoposti a vincoli e a limitazioni, possano godere di benefici volti alla transizione ecologica, a tutela degli ecosistemi in essi custoditi: incentivi per il vuoto a rendere, le compostiere di comunità, sentieristiche, l'incremento del fondo per il potenziamento

delle aree protette, sono tutte misure che da un lato tutelano e incentivano a vivere, lavorare e investire nei parchi, dall'altro spingono verso una sempre maggiore tutela dell'ambiente. È il percorso delineato già da l decreto legge clima del 2019, quando le Zea nacquero ufficialmente.

MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

AGENZIE E AUTORITA'

AGCM

ATTIVITA' DI SEGNALAZIONE E CONSULTIVA

16 novembre - AS1707 - NORMATIVA SUI LIMITI DI UTILIZZO DEL SUBAPPALTO

Pubblicato nel Bollettino 45/2020 del 16/11/2020

Al via la campagna per far conoscere i diritti dei consumatori

20 novembre - L'iniziativa, finanziata dal Ministero dello Sviluppo Economico, terminerà a settembre 2021. La campagna di comunicazione prevede anche roadshow e incontri formativi per i giovani consumatori

e le PMI Quali sono i diritti dei consumatori? A chi ci si può rivolgere per segnalare una pratica commerciale scorretta? Per conoscere queste e altre risposte sull'argomento l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato lancia la campagna #convienesaperlo, finanziata con il Fondo per le iniziative a vantaggio dei consumatori del Ministero dello Sviluppo Economico, istituito dall'art. 148 Legge 388/2000. L'Antitrust, che quest'anno celebra i 30 anni dalla sua nascita, raccoglie le segnalazioni dei cittadini sulle pratiche commerciali scorrette e ora punta a estendere la conoscenza dei diritti dei consumatori. I contenuti della campagna, curata insieme al MiSE, si svilupperanno a partire dal sito dedicato convienesaperlo.it e dagli spot su radio e tv e saranno poi ripresi anche sui canali social dell'Antitrust (Twitter, Facebook, Youtube) e sul profilo Instagram @convienesaperlo, creato per l'occasione. Spazio poi alla formazione dei giovani consumatori attraverso incontri-lezioni di formazione in scuole superiori e in università per informare sui diritti dei consumatori, sugli strumenti di tutela e sulle competenze del Ministero dello sviluppo economico e dell'AGCM in materia. L'attività di formazione proseguirà con incontri-convegni a favore di piccole e medie imprese presso centri congressi, Camere di commercio e Associazioni di categoria in modo da informare anche sugli obblighi che hanno le PMI nell'assicurare i diritti ai consumatori previsti dalla legislazione italiana, a partire dal Codice del Consumo. Il percorso di diffusione di #convienesaperlo si concluderà con un roadshow in tre tappe per raccontare la campagna e i risultati raggiunti ad un pubblico ampio di stakeholder, aziende, cittadinanza.

Per consultare gli allegati clicca qui

ART

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Procedura telematica aperta per servizio manutenzione del verde aree portuali di Cagliari

20 novembre - E' online, nella piattaforma delle gare telematiche (clicca qui), nella sezione Amministrazione trasparente (clicca qui) e nell'Albo Pretorio (clicca qui), la procedura aperta telematica per l'Affidamento del servizio di manutenzione del verde delle aree portuali di Cagliari.

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Storage e microreti nei porti di Savona e Vado

20 novembre - I porti di Savona e Vado Ligure sono oggetto di un'iniziativa che prevede l'installazione di un sistema di accumulo elettrico (storage) in prossimità delle stazioni elettriche che alimentano i due bacini portuali con l'obiettivo di gettare le fondamenta per la creazione di micro-reti che potranno partecipare ai mercati energetici ancillari e ottimizzare la domanda energetica interna Un passo avanti in questa direzione si è compiuto con l'accordo siglato in questi giorni dal concessionario S.V. Port Service, che gestisce le micro-reti elettriche nei due porti, e la società Falck

Renewables specializzata nella gestione dell'energia rinnovabile, per effettuare l'analisi e il potenziale sviluppo di soluzioni di accumulo elettrico. Lo sviluppo di sistemi storage che contribuiscono alla stabilità della rete a alla produzione di energia da fonti rinnovabili rientra tra i traguardi previsti dal Piano nazionale integrato energia e clima (Pniec) e dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile.

A Savona la prima RoRo ibrida Eco Valencia

18 novembre - Primo accosto nel porto di Savona per Eco Valencia, la prima ammiraglia della flotta ibrida RoRo a emissioni zero del Gruppo Grimaldi I servizi di bordo della Eco Valencia sono interamente alimentati dall'energia elettrica immagazzinata dalle batterie al litio durante la navigazione grazie al generatore shaft e a 600 mq di pannelli fotovoltaici. Questo sistema, che permette di azzerare le emissioni all'approdo, è un passo decisivo verso una migliore integrazione porto-città e una logistica più sostenibile ed efficiente. Inoltre, l'ammiraglia della nuova flotta ibrida della Grimaldi, composta da 12 unità, può caricare fino a 500 semirimorchi, il doppio delle altre eurocargo attualmente in servizio, e nei garage ha una capienza di 7.800 metri lineari di merci rotabili. Eco Valencia toccherà il porto di Savona due volte alla settimana all'interno della rotazione Livorno-Savona-Barcellona-Valencia rendendo ecosostenibili i servizi fra Italia e Spagna.

Infrastrutture e digitalizzazione per una logistica

Notiziario Assoporti

Focus

green

18 novembre - I Ports of Genoa presenti al Green Logistics Intermodal Forum 2020, quest'anno proposto in modalità online, con titolo "La Logistica post Covid-19: ritorno al passato o resilienza trasformativa?" Il Forum ha fatto il punto con i leader del settore nella prospettiva dei nuovi scenari, degli investimenti e delle politiche per il superamento della crisi. Due giornate di lavoro tra tutte le componenti della logistica e dell'impresa con al centro il tema dell'Intermodalità, snodo decisivo per una logistica efficiente e sostenibile. In questo contesto, presso lo stand virtuale dei Ports of Genoa si è tenuto il webinar Infrastrutture e digitalizzazione per una logistica green. Nonostante gli effetti della pandemia sulle movimentazioni dei terminal, i Ports of Genoa hanno visto nel 2020 crescere la componente ferroviaria dei propri traffici verso l'hinterland, arrivata al 14,5%. Le destinazioni prevalenti sono nelle regioni dell'Italia Settentrionale: Lombardia, Emilia Romagna e Veneto, con l'interporto di Padova hub dei servizi destinati al mercato del Nord Est. Ben 29 coppie di treni si muovono ogni settimana fra i terminal di Genova e Padova, offrendo un ampio ventaglio di soluzioni logistiche. Tramite investimenti nelle infrastrutture ferroviarie di ultimo miglio e in tecnologia per l'automazione delle operazioni e la digitalizzazione dei processi, la Port Authority del Mar Ligure Occidentale punta a migliorare ancora l'efficienza del servizio ferroviario. L'obiettivo dei Ports of Genoa è arrivare preparati al 2024, quando sarà operativa la nuova linea del Terzo Valico appenninico, che permetterà di raggiungere la Pianura Padana e il Sud Europa con treni di standard europeo e di offrire ai clienti un servizio di trasporto ancora più competitivo.

Guarda il webinar dei Ports of Genoa: Infrastrutture e digitalizzazione per una logistica green >

L'Italia è il mare. Signorini alle Giornate del mare

17 novembre - Il Presidente Signorini ha partecipato al convegno L'Italia è il mare nell'ambito della rassegna Le giornate del mare curata da Limes, rivista italiana di geopolitica, che si è tenuta domenica 15 novembre a Palazzo Ducale All'interno del dibattito dal titolo Porti italiani come non farsi la guerra, il Presidente ha osservato come in Italia ci sia più complementarietà che competizione la quale, nel corso degli anni, ha portato ad una diversa specializzazione dei differenti bacini portuali. Il discorso è proseguito parlando dell'importanza di gestire in maniera corretta la presenza, sicuramente molto importante, dei grandi player globali all''interno dei porti affinché non si crei, a seguito di una posizione dominante di uno di questi operatori, un eccesso di competizione tra i porti che sarebbe difficilmente contrastabile. Il presidente ha poi concluso il suo intervento analizzando le nuove sfide derivanti dalla pandemia globale e proponendo quattro elementi che potrebbero rendere più competitivi i porti italiani e al tempo stesso migliorarne la cooperazione.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

SMART GATE nel porto della Spezia

18 novembre - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, l'Associazione degli Spedizionieri, Agenti Marittimi e Doganalisti del porto della Spezia, il Terminal LSCT, uniti per un altro importante passo in avanti per la digitalizzazione dello scalo ligure. E' stato realizzato, infatti, il progetto di SMART GATE, che prevede semplificazioni per la logistica dell'ultimo miglio in area portuale a supporto della sicurezza per gli operatori dell'autotrasporto e del sistema di varco. Il progetto è stato presentato stamani in conferenza stampa dal Commissario Straordinario dell'AdSP, Francesco Di Sarcina; dal segretario generale delle Associazioni del Porto, Salvatore Avena; dall'AD di La Spezia Container Terminal Gruppo Contship, Alfredo Scalisi; dal Comandante della Capitaneria di Porto, C.V. Giovanni Stella. Erano presenti anche Andrea Fontana, presidente dell'Associazione Spedizionieri del porto della Spezia; Giorgio Bucchioni presidente dell'Associazione Agenti Marittimi; Bruno Pisano, Presidente ASPEDO;Alessandro Laghezza, presidente di Sistema Porto. Gli autotrasportatori oggi, prima dell'ingresso in porto,

devono affrontare un complesso iter burocratico, ma, soprattutto, tempi di attesa in alcune ore delle giornate e nelle stagioni di picco, che spesso determinano code, attese ed assembramenti. Inoltre, in tempi di emergenza COVID19, era necessario attivare il distanziamento sociale. Quindi, sono stati ripensati i modelli di organizzazione del lavoro con tempi e metodi innovativi. Questi gli obiettivi del progetto (che partirà nei primi mesi del 2021 e consterà di due fasi, una PRE-VARCO, gestita dagli spedizionieri di varco, ed una POST-VARCO, gestita da LSCT): consentire all'autotrasportatore di non scendere mai dal proprio camion in tutte le fasi necessarie all'accesso al varco portuale, garantire e assolvere tutti i servizi di varco intesi come: sicurezza all'accesso, parte doganale e controlli e interchange

dei terminal. Il progetto di SMART GATE ideato dalla collaborazione tecnica tra LSCT e l'Associazione degli Spedizionieri Agenti Marittimi e Doganalisti del Porto della Spezia, con il contributo amministrativo dell'Autorità di Sistema Portuale e Capitaneria di Porto consiste in un percorso completamente automatizzato che garantirà, attraverso l'impiego di strumenti all'avanguardia, una gestione delle operazioni di gate in linea con le più moderne procedure a supporto degli autotrasportatori in maniera diretta e dell'intera viabilità cittadina attorno al porto. Nella fase di pre varco si attua la gestione documentale doganale in modo telematizzato dove sono coinvolti autotrasportatori, spedizionieri di varco e autorità con un processo digitale che assolve gli adempimenti richiesti Nella fase di post varco, è prevista la gestione dell'interchange import/export e le attività di gate LSCT attraverso l'utilizzo di tecnologie avanzate di ultima generazione OCR, APP e sistemi IT. Di Sarcina: Lo SMART GATE è l'ulteriore risultato, ormai acquisito, che proietta il porto della Spezia verso elevati standard di qualità ed efficienza. Avere ottenuto questo strumento, allineato alle più moderne tecnologie digitali, capace di rispondere anche alle necessità imposte dal contenimento del COVID, è la dimostrazione che il cluster portuale, inteso come insieme virtuoso di funzioni pubbliche e private, è capace di lavorare per il bene comune, tenendo alto l'interesse nazionale rispetto al nostro scalo. Scalisi: L'iniziativa, ancora una volta, dimostra la stretta sinergia e la comunione di intenti di una comunità portuale che vuole crescere e svilupparsi per rispondere alle nuove esigenze di mercato. Un vero e proprio sistema porto che vede nella velocità e nella digitalizzazione dei processi il fulcro dell'offerta di servizio portuale del prossimo futuro. LSCT, insieme alla capo Gruppo Contship, sono stati e saranno al fianco del territorio e delle aziende che ruotano attorno al terminal ed ai servizi che da esso scaturiscono con l'obiettivo di crescere, con il supporto delle autorità competenti, e consolidare il ruolo della Spezia nella mappa dei principali porti gateway europei. Avena: Spedizionieri, Agenti e Doganalisti del Porto della Spezia si sono sempre contraddistinti, anche a livello nazionale, per aver saputo anticipare le innovazioni, sia operative che tecnologiche. Questa filosofia, che guarda sempre al futuro, ha contribuito a fare del nostro Porto un esempio riconosciuto di efficienza, dove alla base c'è un rapporto costante di collaborazione e di condivisione con il principale terminalista, LSCT, sui principali progetti di sistema. Smart Gate rappresenta la nuova opportunità di crescita, insieme a LSCT e sostenuti dalle Autorità, cogliamo l'occasione per dare il nostro contributo in termini di innovazione per favorire l'economia e la sostenibilità ambientale del nostro Porto. CV Stella: La realizzazione di questo progetto rappresenta l'ennesima dimostrazione di come, a La Spezia, le varie Autorità/Enti lavorando in perfetta sinergia possano ottenere risultati in linea con le aspettative dell'utenza e, quindi, della collettività. Nel sistema trasportistico il fattore tempo è essenziale ed in questo porto da anni si sta lavorando ad un'elevata automazione dei processi per la drastica riduzione dei tempi d'attesa restando inalterate le funzioni di controllo da parte delle autorità competenti.

Scarica la presentazione completa del progetto

Confindustria La Spezia vuole Di Sarcina Presidente

16 novembre - Siamo convinti di non dire nulla di strumentale se riaffermiamo convintamente che il sistema portuale del mar ligure orientale, come quello del mar ligure occidentale hanno bisogno di avere continuità e certezza per dare attuazione alle opere infrastrutturali necessarie e strategiche per mantenere la crescita e concorrere allo sviluppo della portualità italiana. Alla luce di questa riflessione appare dunque, incomprensibile apprendere dalla stampa che nelle fasi dei rinnovi di vertici delle ADSP, si riconduce spesso la discussione a questioni nominali senza tenere conto, nell'interesse dell'economia del Paese, che quando si ottengono risultati concreti è opportuno sostenere il corso positivo avviato per non perdere posizioni e quote di mercato acquisite con tanta fatica. Chi ha strutturato programmi condivisi dovrebbe portarli a termine. Il sistema dei porti liguri e nord toscana: Savona Genova La Spezia e Carrara,

sono trainanti per i traffici merce e crocieristici del Paese, è da questi porti che si attivano filiere logistiche che concorrono significativamente a sostenere il PIL dell'economia del Paese I tempi rapidi nelle progettazioni e la velocità delle realizzazioni sono i punti chiavi per non restare indietro nella crescita della portualità e della logistica mondiale, e i sistemi liguri possiamo affermare con orgoglio sono saldi su questo percorso. Per queste ragioni siamo convinti che la Ministra d'intesa con le istituzioni e i territori, come ha già fatto in altre occasioni, consideri

prioritario come prima questione, assicurarsi la continuità nella crescita e nell'efficienza degli scali portuali, seguendo la logica di insieme e di pari opportunità per il sistema dei porti liguri. I sistemi portuali soprattutto in questa fase storica ed economica hanno bisogno di continuità, l'intero sistema Paese non può permettersi di perdere tempo!

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

AdSP, Comitato di Gestione: approvato atto di indirizzo per la variante al PRP del porto di Gaeta. Condivisione di interventi col Comune di Civitavecchia sulle aree di interazione porto-città

21 novembre Approvato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale l'Atto di indirizzo per l'avvio del procedimento di Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale (PRP) di Gaeta mediante l'ampliamento del comparto destinato alla cantieristica e l'infrastrutturazione dei nuovi piazzali logistici. Si tratta di un altro importante segnale per lo sviluppo del porto gaetano secondo un programma condiviso con il Comune e con il Consorzio Industriale del Sud Pontino (con il quale già nel luglio 2018 fu stipulato un accordo in tal senso). Nel corso della seduta svoltasi ieri, che si è protratta fino al tardo pomeriggio, il Comitato di Gestione ha dato il via libera al programma di riassetto del porto di Gaeta attraverso il quale saranno delocalizzate alcune attività di cantieristica navale, attualmente site nell'ambito del cosiddetto comparto Frattasi, in località Calegna/Peschiera in prossimità del centro abitato. Le attività di cantieristica saranno collocate nell'area nord dello scalo, con contestuale riordino e riqualificazione del sopra citato comparto anche mediante una separazione in aree omogenee tra le attività di itticoltura, che saranno concentrate nei pressi del porto pescherecci e dell'attuale mercato ittico di prossima apertura, e le attività di cantieristica. Ciò determinerà, conseguentemente, la possibilità di avere una razionalizzazione anche degli spazi prettamente destinati alle attività portuali come previsto dai programmi che stanno portando alla realizzazione del nuovo porto commerciale. In apertura di Comitato, il Presidente dell'AdSP, Francesco Maria di Majo, aveva illustrato i contenuti del possibile accordo con il Comune di Civitavecchia a superamento del precedente accordo siglato il 14 luglio 2015 e mai attuato. In particolare, di Majo, prendendo spunto da quanto emerso negli incontri, tecnici e non, svoltisi negli ultimi tempi tra i rappresentanti dei due enti, ha spiegato che l'AdSP proporrà di partecipare per la somma di 400.000 Euro al progetto per il consolidamento dell'asse viario e di manutenzione straordinaria della bretella di collegamento porto/interporto, di destinare poi la somma di 260.000 Euro come contributo alle spese per il Lotto B del progetto definitivo/esecutivo dell'anfiteatro alla Marina, che potrebbe prevedere anche un intervento di manutenzione dell'adiacente tratto iniziale dell'antemurale, e di realizzare, per un costo complessivo di 300.000 Euro, una nuova rotatoria di smistamento e immissione al porto nei pressi del Varco Fortezza. A cura dell'AdSP, previa approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, potrebbe essere anche lo sviluppo della progettazione fino al livello definitivo-esecutivo della riqualificazione e ripascimento della Marina. Per il Presidente, gli interventi costituirebbero un impegno concreto e immediato, a dimostrazione della sinergia tra i due enti che andrebbe poi a concretizzarsi completamente nell'ambito del costituendo Tavolo Tecnico Città/Porto. Un tavolo che, secondo il massimo esponente dell'Authority, dovrebbe procedere alla stesura di un programma di interventi di recupero del porto storico e della costa locale che preveda l'attivazione dei canali di finanziamento attraverso la partecipazione congiunta a bandi europei, la definizione delle aree di interazione porto-città e la definizione degli interventi nelle suddette aree, con specifico riferimento ai collegamenti viabilistici, ferroviari e pedonali del porto. Nel corso della seduta, il Comitato di Gestione ha infine approvato la terza variazione al bilancio di previsione 2020 dell'ente e la presa d' atto del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema

Portuale (DEASP) nel quale è stata anticipata l'attuazione della decarbonizzazione attraverso l'utilizzo esclusivo di fonti di energia rinnovabili. Al riguardo, sulla scorta delle indicazioni provenienti dal mercato è stato individuato il mix energetico necessario a portare alla completa decarbonizzazione del porto entro il 2050.

Porto di Gaeta, due importanti contributi della Regione Lazio. Di Majo (AdSP): Le nostre progettualità per Gaeta ancora una volta vengono premiate e soprattutto finanziate

16 novembre - Grazie all'attiva programmazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale altri due importanti finanziamenti regionali sono in arrivo a favore della città

di Gaeta. La Direzione Infrastrutture e mobilità della Regione Lazio ha accolto, infatti, le richieste dell'AdSP per la realizzazione di due importanti interventi progettati su due distinte aree di competenza della stessa Authority. Entrambi i finanziamenti rientrano nelle competenze della legge regionale numero 21/75 e confermano la sinergia istituzionale e amministrativa in atto tra la Regione e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale per la crescita e per il rilancio della portualità laziale e, in particolare, di Gaeta. Il primo finanziamento, di 210 mila euro, già disponibile nell'esercizio finanziario 2020 della Regione Lazio, prevede la realizzazione dei lavori di demolizione dell'edificio commerciale ex Orfruit ricadente nell'area portuale della città. Si tratta di un manufatto storico che si estende su una superficie di 2200 metri quadrati lungo via Lungomare Caboto nel quartiere San Carlo. Di proprietà demaniale è stato a lungo utilizzato come magazzino di carico e scarico del prodotto grezzo e lavorato da parte di una società proprietaria di una cartiera ad Arbatax, in provincia di Nuoro. Una volta dismesso questo stabilimento nel territorio del comune di Tortolì, s'interruppero anche i collegamenti con il porto commerciale di Gaeta nel quale l'impresa sarda vantava una concessione demaniale per le operazioni di movimentazione dei propri prodotti. Questa stessa attività imprenditoriale successivamente è stata svolta, per un breve periodo di tempo, dalla società Orfruit. Con questo importante finanziamento regionale il capannone sarà demolito e le sue volumetrie, circa 14 mila metri cubi, attraverso l'istituto dell'abbattimento e della ricostruzione, saranno recuperate e delocalizzate in un altro sito del potenziato porto commerciale di Gaeta secondo le prescrizioni del Piano Regolatore Portuale. Grazie al contributo economico della Regione ha osservato il Presidente dell'AdSP, Francesco Maria di Majo effettueremo un necessario intervento di riqualificazione urbana e ambientale di un tratto di waterfront che si trova all'ingresso, lato sud, della città di Gaeta. Ciò consentirà, attraverso la conservazione delle attuali volumetrie, di realizzare un deposito più moderno e sostenibile a favore della sempre più potenziata attività portuale di Gaeta. Il secondo è un co-finanziamento finalizzato al rifacimento di un tratto di marciapiede in via Lungomare Caboto in località Calegna, che ricade sempre nella circoscrizione della Autorità di Sistema Portuale. Su 160 mila euro di intervento totale la Regione ha già impegnato nell'esercizio finanziario 2020 la cifra di 60 mila euro. Continua anche su questo versante - ha aggiunto di Majo l'impegno dell'AdSP per migliorare e qualificare ulteriormente l'arredo urbano di questo importante e popoloso quartiere di Gaeta. A tale riguardo, nei giorni scorsi abbiamo affidato i lavori di somma urgenza per l'irregimentazione delle acque chiare di origine piovana che in occasione di abbondanti precipitazioni piovose allagano la carreggiata di via Lungomare Caboto sia nel quartiere Calegna che in quello de La Pjaia. L'intervento dell'AdSP riguarderà la realizzazione di una nuova condotta per la raccolta, lo smaltimento e il deflusso delle acque piovane. In tal modo verrà raddoppiata la portata delle tubature di scarico, alcune delle quali sono state trovate occluse e decisamente datate nel tempo.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Patrimonio culturale come motore per lo sviluppo sostenibile delle città portuali

20 novembre - Il ruolo del patrimonio culturale come leva per lo sviluppo sostenibile delle città portuali è il tema centrale della conferenza internazionale che si terrà online il prossimo martedì 24 novembre, nell'ambito delle iniziative previste dal progetto europeo Remember-Restoring the Memory of Adriatic ports sites. Maritime culture to foster Balanced Territorial growth. Un progetto che coinvolge otto città marinare delle due sponde dell'Adriatico (Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato, Dubrovnik) nell'intento di far riscoprire il valore del patrimonio culturale tangibile e intangibile legato alla relazione col mare, risorsa capace di generare ricchezza economica,

culturale e artistica nei secoli. Grazie al contributo del Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia 2014-2020, le Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e Settentrionale e altri sei partner (AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, del Mare Adriatico Orientale, Università Politecnica delle Marche, Autorità Portuali di Zara e Dubrovnik, Museo Nazionale di Zara, Agenzia per lo sviluppo regionale della Contea di Spalato-Dalmazia e Cluster del Trasporto Intermodale di Fiume) stanno lavorando insieme per proporre una nuova narrazione sul passato, il presente e il futuro della realtà portuale di ciascuno, mettendo in luce aspetti inediti con l'obiettivo di prospettare un modo nuovo di fruire di contenuti e percorsi conoscitivi sulla storia e le tradizioni marinare, sulle

strutture e infrastrutture legate alla vita e alle funzionalità degli scali. Una narrazione che sarà resa accattivante dalle nuove tecnologie e un'accessibilità garantita a 360°, grazie a devices di ultima generazione, saranno i tratti distintivi di un network di otto esperienze virtuali sulla cultura marittimo-portuale italiana e croata. Il caso della virtualizzazione del patrimonio intangibile dell'Adriatico è dunque lo spunto per la Conferenza, ma da questo ci si eleva per la trattazione di temi di contesto ben più ampi collegati alle città sostenibili di nuova generazione. A discuterne esperti di tutto rilievo come Ernesto Ottone Ramìrez, Direttore per la Cultura di Unesco che avrà il compito - come keynote speaker - di contestualizzare l'iniziativa a livello mondiale allineandola con i documenti Onu dell'ultimo decennio che assegnano alla cultura il ruolo di vero e proprio driver per sviluppo sostenibile delle città, per poi passare a circoscrivere il campo al caso delle città-porto con l'intervento di due tra le realtà più autorevoli a livello internazionale sul tema della relazione tra anima portuale e urbana delle città marinare ossia l'Università TUDelft, rappresentata dalla professoressa Carola Hein, che affronterà la questione più dal punto di vista dell'architettura e dell'urbanistica e AIVP-Associazione internazionale delle città porto, rappresentata da Josè Sanchez, International Project Manager, che porterà i casi dei cd. Port Centers disseminati nel mondo come strumento di successo per la valorizzazione e la trasmissione del patrimonio culturale intangibile. La moderazione della conferenza, che comincerà alle 10, è affidata al professore emerito Franco Farinelli, docente di Geografia Università di Bologna. Interverranno, per i saluti istituzionali, Pino Musolino, Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Rodolfo Giampieri, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, e un rappresentante della Regione del Veneto, Autorità di gestione del Programma. Le conclusioni saranno ad opera di Valeria Mancinelli, Sindaca di Ancona, delegata Anci per le città-porto.

Per partecipare all'evento è richiesta la registrazione al link www.adrijotalks.com

Per maggiori informazioni clicca qui

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Inizia il progetto europeo Passport l'Autorità Portuale impegnata nella raccolta dati con droni aerei ed acquatici

20 novembre - Inizia il prossimo primo dicembre 2020, il Progetto PASSport, finanziato dal programma europeo Horizon 2020 e coordinato dalla società SISTEMATICA Spa. Il Progetto vede coinvolta l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, unitamente ad altri centri di studio e di ricerca tedeschi, polacchi, francesi, spagnoli, croati e belgi. Il Porto di Ravenna è il principale Porto italiano partner del Progetto per la sperimentazione dell'utilizzo di droni aeronautici, subacquei ed acquatici per la raccolta di dati ed informazioni utili per migliorare l'accessibilità, la sicurezza e il monitoraggio ambientale nelle aree portuali. Questi droni saranno infatti sperimentati per svolgere ispezioni di carattere ambientale, per monitorare aree portuali (es. le banchine), per l'esecuzione di rilievi topografici e batimetrici, verificando la possibilità di utilizzare in futuro questi apparati proprio per avere batimetrie del canale costantemente aggiornate. Il budget totale previsto per questa sperimentazione è di circa 50.000 euro ed è finanziato al 100% dalla Commissione Europea. Ricordiamo che nel Porto di Ravenna già con il Progetto Europeo INTESA (Improving Maritime Transport Efficiency and Safety In Adriatic) del programma transfrontaliero Italia-Croazia è previsto un test per l'utilizzo di droni acquatici (come quello ritratto nella foto) per l'aggiornamento dei rilievi batimetrici in particolare per le zone del Canale dove è particolarmente difficile arrivare con una imbarcazione tradizionale. Entrambi i Progetti si pongono l'obiettivo di individuare sistemi IT che rendano più efficienti e sicuri la raccolta e lo scambio di dati utili ad innalzare i livelli di sicurezza della navigazione e a migliorare l'efficienza del trasporto marittimo.

Incontro tra vicesindaco e presidente dell'Autorita' di Sistema Portuale

19 novembre - Il Vicesindaco con delega al Porto, Eugenio Fusignani, ha incontrato nei giorni scorsi il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Daniele Rossi. L'incontro è stato l'occasione per fare il punto su alcuni grandi temi che interessano il porto e la città, in relazione alle tante attività che l'Autorità di Sistema Portuale sta portando avanti, prima tra tutte la realizzazione delle opere del progetto dell'Hub portuale per le quali è stato il 4 novembre scorso firmato il contratto con il soggetto vincitore della gara Ed è proprio riguardo a questa firma che il Vicesindaco Fusignani ha espresso la propria soddisfazione. Seppure in questo particolare momento storico, del tutto eccezionale

ha dichiarato Fusignani i dati relativi alla movimentazione delle merci in porto registrino una flessione negativa, non possiamo non essere soddisfatti per la recente firma del contratto di affidamento della realizzazione delle opere comprese nel Progetto HUB. Questo Progetto è qualcosa di concreto che regala al Porto di Ravenna una prospettiva di crescita futura che al momento nessun altro porto italiano può vantare. Comprendiamo la grande difficoltà che anche gli operatori portuali stanno vivendo in un momento difficilissimo per l'economia di tutto il mondo, e siamo loro vicini. Proprio per questo ritengo che le attività legate al Progetto HUB e, ancora prima di queste, quelle legate alle manutenzioni, le cui gare di assegnazione si stanno concludendo in queste ore, rappresentino una reale opportunità non solo per innalzare il livello di competitività del nostro scalo ma anche per mettere in sicurezza tutti coloro che vi lavorano e creare nuova occupazione. Il Presidente Rossi, durante l'incontro ha illustrato tutte le opere che l'Autorità di Sistema ha in corso o sono di imminente avvio, con particolare riferimento alla gara per la manutenzione a chiamata dei fondali del porto (gara che si è appena conclusa) e gli interventi di escavo che partiranno a breve (del valore di oltre 15 milioni di Euro) e che interesseranno sia il tratto di Canale davanti al Terminal Container, sia l'avamporto (lungo la canaletta ed il bacino di evoluzione di fronte al Terminal Crociere). Ha inoltre colto l'occasione per ringraziare ancora una volta tutte le Istituzioni e gli altri soggetti che, comprendendo l'importanza del Progetto HUB, hanno lavorato in sintonia, unendo le proprie forze, per riuscire a conseguire l'ambizioso obiettivo di arrivare alla sua realizzazione.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità Portuale di Gioia Tauro

Nulla da segnalare

Autorità Portuale dello Stretto

Nulla da segnalare

Autorità Portuale Regionale

Nulla da segnalare

UNIONE EUROPEA

Parlamento Europeo

Nulla da segnalare

Consiglio Europeo

Nulla da segnalare

Commissione Trasporti

Next TRAN meeting

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

webstreaming. Thus, next TRAN meeting will take place on Monday 30 November 2020, 09.00-11.00, 11.00-12.00 (Coordinators) and 13.45-15.45 and on Tuesday 1 December 2020, 13.45-15.45 and 16.45-18.45. Votes will be taken in the form of the alternative electronic voting system (remote vote). The voting is scheduled to take place on Monday 30 November 2020, 13h45-16h15 and on Tuesday 1 December 2020 13.45-16h15. The meeting will be webstreamed.

TRAN work in progress (situation 13.11.2020) (PDF - 81 KB)

TRAN Coordinators (PDF - 140 KB)

Tourism Task Force - composition (PDF - 16 KB)

TRAN latest news

TRAN studies and publications

Press Room

Fact Sheets on the European Union

Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca

Nulla da segnalare

Commissione Migrazione, affari interni e cittadinanza

Nulla da segnalare

Commissione Europea

Nulla da segnalare

REGIONI

Nulla da segnalare

EVENTI

Nulla da segnalare