



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 26 febbraio 2021**



Prime Pagine

26/02/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 26/02/2021	8
26/02/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 26/02/2021	9
26/02/2021	Il Foglio Prima pagina del 26/02/2021	10
26/02/2021	Il Giornale Prima pagina del 26/02/2021	11
26/02/2021	Il Giorno Prima pagina del 26/02/2021	12
26/02/2021	Il Manifesto Prima pagina del 26/02/2021	13
26/02/2021	Il Mattino Prima pagina del 26/02/2021	14
26/02/2021	Il Messaggero Prima pagina del 26/02/2021	15
26/02/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 26/02/2021	16
26/02/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 26/02/2021	17
26/02/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 26/02/2021	18
26/02/2021	Il Tempo Prima pagina del 26/02/2021	19
26/02/2021	Italia Oggi Prima pagina del 26/02/2021	20
26/02/2021	La Nazione Prima pagina del 26/02/2021	21
26/02/2021	La Repubblica Prima pagina del 26/02/2021	22
26/02/2021	La Stampa Prima pagina del 26/02/2021	23
26/02/2021	MF Prima pagina del 26/02/2021	24

Primo Piano

26/02/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 10 Porti, per i 20mila addetti un aumento di 100 euro	25
25/02/2021	lanazione.it <i>La Nazione</i> Nuove frontiere della logistica marittina-portuale: Unipi lancia il master del futuro	26

Trieste

26/02/2021	MF Pagina 59 Porto di Trieste, traffici in ripresa da fine 2020	27
------------	---	----

26/02/2021	Il Piccolo Pagina 10	LUANA DE FRANCISCO	28
<hr/>			
26/02/2021	Il Piccolo Pagina 20	GIOVANNI TOMASIN	30
<hr/>			
26/02/2021	Il Piccolo Pagina 21	BENEDETTA MORO	31
<hr/>			
26/02/2021	Il Piccolo Pagina 22	L.D.	32
<hr/>			
26/02/2021	Messaggero Veneto Pagina 16	LUANA DE FRANCISCO	33
<hr/>			

Venezia

26/02/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 4		35
<hr/>			
26/02/2021	Corriere del Veneto Pagina 7		36
<hr/>			
26/02/2021	Corriere del Veneto Pagina 1		38
<hr/>			
26/02/2021	Corriere del Veneto Pagina 7	Paolo Costa	39
<hr/>			
25/02/2021	Ansa		40
<hr/>			
26/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	NICOLA BRILLO	41
<hr/>			
26/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 20	ALBERTO VITUCCI	42
<hr/>			

Savona, Vado

26/02/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 31		44
<hr/>			
25/02/2021	BizJournal Liguria		45
<hr/>			
25/02/2021	Corriere Marittimo		46
<hr/>			
25/02/2021	Il Vostro Giornale		48
<hr/>			
25/02/2021	Informatore Navale		49
<hr/>			
25/02/2021	Informazioni Marittime		51
<hr/>			
25/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	52
<hr/>			
25/02/2021	PrimoCanale.it		54
<hr/>			
25/02/2021	Savona News		55
<hr/>			
25/02/2021	Sea Reporter		56
<hr/>			

25/02/2021	Ship Mag		58
Costa Crociere, laboratori mobili all'imbarco per i test Covid			

Genova, Voltri

26/02/2021	Il Secolo XIX Pagina 19	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	59
Rinnovo del contratto per 22 mila portuali			
26/02/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 2		60
Con corridoi e interporti la logistica è un driver			
26/02/2021	Il Secolo XIX Pagina 25		61
Via libera a Esselunga, Coop sulle barricate: «Ricorreremo al Tar»			
25/02/2021	Ansa		63
Coop va al Tar contro Esselunga			
25/02/2021	BizJournal Liguria		64
Esselunga a San Benigno, Coop Liguria presenterà ricorso al Tar			
25/02/2021	Genova24	<i>Redazione</i>	66
Bis di Esselunga a Genova, Coop Liguria annuncia ricorso al Tar			
25/02/2021	MenteLocale Genova		68
Genova, Esselunga a San Benigno: Coop Liguria farà ricorso. «Tuteliamo i nostri diritti»			
25/02/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	70
A Genova un nuovo hub di attracco per cavi sottomarini			
25/02/2021	PrimoCanale.it		71
Il giallo della lettera di Confindustria a Signorini e il 'Caligo'			
25/02/2021	BizJournal Liguria		72
T. Mariotti: accordo con Siemens per l'efficienza energetica del cantiere navale di Genova			
25/02/2021	Sea Reporter		73
T. Mariotti sceglie la tecnologia Siemens per la digitalizzazione del Cantiere Navale nel porto di Genova			
25/02/2021	Ship Mag		74
AdSP Genova, per il board spuntano i nomi di Canavese, La Mattina e Carozzi			
25/02/2021	Corriere Marittimo		75
Il porto di Genova avvolto nella nebbia, la sirena della nave allarma i genovesi			

La Spezia

26/02/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	<i>L. IV.</i>	76
Zona logistica, ok della Regione «Servirà ad attirare capitali»			
25/02/2021	Citta della Spezia		77
Avviate dalla Regione le istruttorie per fare del porto spezzino una Zona logistica semplificata			
25/02/2021	Citta della Spezia		78
Natale e Garibaldi: "Zona logistica semplificata per il porto spezzino, finalmente la Regione ci ascolta"			
26/02/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 37		79
Indagini sui rumori Legambiente esulta			
26/02/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 48		80
«Il trasloco dell'itticoltura non è più rinviabile»			
25/02/2021	Citta della Spezia		81
Stella Maris e Capitaneria di porto donano cantuccini ai marittimi delle navi da crociera ferme in rada			

Ravenna

26/02/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 41		82
Università, parte il master in Diritto marittimo			

Marina di Carrara

26/02/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 39	R.C.	83
<hr/>			
26/02/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 49		84
<hr/>			

Livorno

26/02/2021	Il Tirreno Pagina 22	M.Z.	85
<hr/>			
26/02/2021	Il Tirreno Pagina 22	ANGELO ROMA	87
<hr/>			
26/02/2021	Il Tirreno Pagina 22		88
<hr/>			
26/02/2021	Il Tirreno Pagina 23	MAURO ZUCHELLI	89
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

26/02/2021	Il Tirreno Pagina 47	CRISTIANO LOZITO	91
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

26/02/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 47		92
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

26/02/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 51		93
<hr/>			
26/02/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 51		94
<hr/>			
26/02/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 3		95
<hr/>			
25/02/2021	CivOnline		96
<hr/>			
25/02/2021	CivOnline		97
<hr/>			
25/02/2021	La Provincia di Civitavecchia		98
<hr/>			
26/02/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 3		99
<hr/>			
25/02/2021	CivOnline		100
<hr/>			

25/02/2021	La Provincia di Civitavecchia	101
Fallace etichettatura, sequestrati 190 colli di merce in porto		

Bari

25/02/2021	Informatore Navale	102
AdSP MARE ADRIATICO MERIDIONALE - DATI STATISTICI DEI TRAFFICI: A GENNAIO 2021, NUMERI IN CRESCITA NEI CINQUE PORTI, BRINDISI AUMENTO RECORD		

Brindisi

26/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	104
Sul deposito di Gnl Edison la città ancora spaccata «No fossile, sì rinnovabili»		
25/02/2021	Brindisi Report	106
Accorpamento dei Consorzi Asi: verso un Bari-centrismo già visto con il porto		

Olbia Golfo Aranci

26/02/2021	La Nuova Sardegna Pagina 32	108
Autorità portuale sì allo sbarco di Grendi a Cocciani		
26/02/2021	L'Unione Sarda Pagina 18	109
Porti, sì a Grendi per il nuovo hub a Olbia		
25/02/2021	Messaggero Marittimo	110
Art. 16 alla Grendi nel porto di Olbia		<i>Redazione</i>
25/02/2021	Informazioni Marittime	112
Olbia, Adsp autorizza Grendi e avvia iter concessione Porto Canale di Cagliari		
25/02/2021	Port News	113
Il Gruppo Grendi mette radici a Olbia		<i>di Redazione Port News</i>
25/02/2021	Ship Mag	114
Cagliari: arriva l'ok a Grendi per operare su Olbia. Porto Canale: prosegue lo scouting per il nuovo operatore		
25/02/2021	Shipping Italy	116
Per Grendi è arrivato l'ok al nuovo terminal container di Cagliari e allo sbarco a Olbia		

Cagliari

26/02/2021	L'Unione Sarda Pagina 7	118
Porto Canale, il piano segreto per il naufragio		
25/02/2021	Ansa	121
Porto canale Cagliari, sì a ricerca nuovo terminalista		
25/02/2021	Informare	122
L' AdSP del Mare di Sardegna conferma la volontà di trovare un operatore per il Porto Canale di Cagliari		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

26/02/2021	Gazzetta del Sud Pagina 20	123
Nella Falce si parte da tre monumenti		

Focus

25/02/2021	Corriere Marittimo	125
Rinnovato il Ccnl dei lavoratori dei Porti con un aumento di 110 euro		

25/02/2021	FerPress		126
<hr/> Lavoratori portuali: sindacati, rinnovato il Ccnl. Aumento medio di 110 euro			
25/02/2021	Il Nautilus	<i>Abele Carruezzo</i>	127
<hr/> Porti: i lavoratori hanno un nuovo contratto			
25/02/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	128
<hr/> Rinnovo Ccnl dei lavoratori dei porti			
25/02/2021	Informazioni Marittime		129
<hr/> Trasporto marittimo fondamentale per il commercio globale, lo ribadisce l' Ecsa			
25/02/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	131
<hr/> ECSA: il trasporto marittimo è fondamentale			
25/02/2021	Sea Reporter		133
<hr/> Trasporto marittimo europeo, ECSA: fondamentale per il successo della nuova strategia commerciale			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 39/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



www.naturwaren.it



Europa League
Milan e Roma ok
Eliminato il Napoli
di **Passerini, Scozzafava**
Valdiserri alle pagine 42 e 43



Il calciatore e la modella morta
L'amore, le liti e le lesioni
Boateng indagato
di **Gaia Piccardi**
a pagina 45



Sollievo e benessere
Trattamento cosmetico
per le ginocchie
in farmacia e parafarmacia

Qualche idea

COSÌ SI PUÒ CREARE LAVORO

di **Maurizio Ferrera**

Gli investimenti e le riforme orientate al futuro si scontrano inevitabilmente con il problema dei costi: servono infatti risorse oggi, a carico delle generazioni presenti, per ottenere benefici domani, a favore delle prossime generazioni. La disponibilità di fondi europei consente di attenuare questo ostacolo, ma solo in parte. L'emergenza economica ha infatti imposto molti sacrifici alle famiglie, le quali comprensibilmente si aspettano protezioni e ristori. Le varie categorie organizzate e gli stessi partiti si sono già mobilitati per sfruttare in qualche modo il Recovery a fini compensativi. Le versioni del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) preparate dal precedente governo avevano attirato molte critiche (dalla stessa Ue) proprio per l'eccessivo spazio lasciato a bonus, incentivi e misure di tipo micro-economico. Il conflitto d'interesse fra l'oggi e il domani resta dunque difficile da gestire. Ma non è del tutto intrattabile. Si può infatti mettere a punto una strategia virtuosa che, mantenendo ferma la rotta verso il futuro, sia anche in grado di rispondere ai bisogni del presente. Gli investimenti in infrastrutture, ad esempio, possono generare da subito occupazione e reddito nei diversi territori. Lo stesso si può dire di alcune riforme del welfare (assistenza all'infanzia, scuola, formazione, conciliazione, servizi per l'impiego e socio-sanitari).
continua a pagina 30

Pochi vaccini, l'attacco di Draghi

«Nessuna scusa per le aziende inadempienti, serve accelerare». Balzo dei contagi in Lombardia

LE MISURE

Otto le regioni che rischiano il salto di colore

di **Monica Guerzoni** e **Fiorenza Sarzanini**

Piemonte in arancione, Lazio e Lombardia in bilico, come Basilicata, Puglia e Marche. Rischiano il rosso Emilia-Romagna, che ha già fatto entrare Bologna in arancione scuro, e Campania. L'effetto varanti.
a pagina 6



All'ospedale in Fiera di Milano la vaccinazione per le forze dell'ordine

Mancano i vaccini, serve un cambio di passo. Mario Draghi al vertice Ue chiede di accelerare e attacca: nessuna scusa per le aziende inadempienti. Poi rilancia l'ipotesi di dare priorità alle «prime dosi». E il virus corre ancora: 20 mila casi in Italia, 4 mila in Lombardia.
da pagina 2 a pagina 9

IN PRIMO PIANO

IL VIROLOGO PREGLIASCO
«Fase delicata per un mese»
di **Fabrizio Guglielmini**
a pagina 5

PARLA LA MINISTRA MESSA
«Atenei aperti? Spero in aprile»
di **Gianna Fregonara**
a pagina 13

LA CURVA, L'IMMUNITÀ
Il mistero India (con pochi casi)
di **Daniilo Taino**
a pagina 9

L'ATTORE E IL COVID
Ghini: l'odissea del mio Lorenzo
di **Emilia Costantini**
a pagina 8

La storia

Imprenditrice viola la legge di Pechino e conquista i social



Zhang Rongrong, 34 anni, imprenditrice cinese del Guangdong, tiene in braccio il minore dei sette figli che la circondano: per 5 ha pagato la multa

La sfida della mamma cinese multata perché ha sette figli

di **Guido Santevecchi**

Zhang Rongrong, 34 anni, è una mamma speciale in Cina, da record. Ha avuto sette figli e per superare la legge, che ancora oggi impedisce a una coppia di metterne al mondo più di due, ha pagato un milione di yuan (100 mila euro) in tasse di sostegno sociale. Ha due milioni di follower e fa l'influencer.
a pagina 17

POLITICA

BUFFAGNI: GESTIONE DISASTROSA

Nuovi addii, 5 Stelle nel caos Arriva Conte?

GIANNELLI



di **Emanuele Buzzi** e **Alessandro Trocino**

I 5 Stelle sono a pezzi. Dopo le espulsioni dei senatori e deputati che hanno votato contro Mario Draghi, monta la rabbia degli esclusi dai posti di sottosegretario. Stefano Buffagni parla di gestione disastrosa. L'ombra di Conte.
alle pagine 10 e 11

SECONDA EDIZIONE

Benjamin Labatut

QUANDO ABBIAMO SMESSO DI CAPIRE IL MONDO

«Inventivo, complesso e molto perturbante»
(John Banville)



ADELPHI

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Mentre compulsavo la Divina Commedia alla ricerca della frase di Topolino che il nuovo sottosegretario all'Istruzione aveva autorevolmente attribuito a Dante Alighieri, una notizia ha attratto la mia attenzione: il presidente cinese Xi Jinping annunciava di avere abolito la povertà. Questa non mi è nuova, ho pensato. Stavo per chiedermi se l'avesse detta Dante o Topolino, quando ho avuto l'illuminazione: non era stato forse Gigi Di Maio ad abolire la povertà in una sera di settembre, affacciandosi al balcone di Palazzo Chigi con le dita aperte a V come Churchill? Per il suo proclama, il Gigino cinese ha scelto uno scenario ben più banale, la Grande Sala del Popolo, ma in fondo lui ha tirato fuori dalla miseria soltanto cento milioni di

Gi-gi Ping

persone.

Molto si è discusso sui rapporti tra la Cina di Xi Jinping e l'Italia di Di Maio Tze Tung, e qualche chiacchiera dev'essere scivolata fino all'orecchio di Biden, agevolando la sterzata atlantica delle ultime settimane, culminata nell'insediamento del nuovo ministro degli Esteri Joe Di Maio. In realtà, adesso finalmente lo sappiamo, gli emissari di Pechino non venivano in Italia per comprare le aziende, ma per studiare il piano anti-poveri del Cinquestelle. Del resto, non sarebbe la prima volta che i cinesi copiano il Made in Italy. Anche se con la povertà hanno fatto qualcosa di più: oltre che abolirla a casa loro, con la globalizzazione sono persino riusciti a esportarla.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Coalvi





Michele Riondino su Rai3 accusa Landini: "Non avete fatto niente per l'Ilva, siete come Confindustria". Lui s'infuria. Non sarà che il leader perde colpi?



Venerdì 26 febbraio 2021 - Anno 13 - n° 56
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "L'uomo nero e le stragi"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SLITTA ALTRI 7 GIORNI
Ristori: pronti 32 miliardi, ma il DI resta in alto mare
 DE RUBERTIS A PAG. 7

DRAGHI AL VERTICE UE
"Vaccini prodotti in Italia". Ma sono soltanto annunci
 RONCHETTI E VALENTINO A PAG. 8-9

IL DOCUMENTO INGLESE
Congo: Attanasio ucciso e il marcio delle Ong corrotte
 AUDINO, DE MICCO E GROSSI A PAG. 10-11

IL "SISTEMA DEL 15%"
Soldi e poltrone: la norma salva Lega di Calderoli
 VERGINE A PAG. 19

DOPO GLI INSULTI
Io, da marxista, al Pd preferisco Giorgia Meloni
 Moni Ovadia

Il paradosso mi ha sempre affascinato e spesso mi ha spinto verso il rifiuto del politicamente corretto censorio. Tuttavia, comecide il vecchio adagio "Chi di spada ferisce, di spada perisce", il mio amore per la critica della ragion-umoristico paradossale si vendica contro di me. In questo momento vengo "lapidato" con pietre di varia dimensione, alcune aguzzate, per le mie parole sulla Meloni.
 A PAG. 6



Mannelli
 NESSUNO OSA LAMAGLIARLE COME SI SENTIA
 ANCHE SE LE PRIME MOIE SONO QUELLE DEL FOGLIO NOL VOLPATO

MARASMA Rivolta sulle nomine. Cioffi: "Noi mai moderati"

M5S, gli esclusi contro Crimi e Di Maio. Grillo convoca tutti

Altre defezioni dopo il pasticcio dei sottosegretari e la svolta "liberale" dell'ex capo. Gli emarginati se ne vanno. Oggi parla Conte. Domenica riunione sul futuro a casa del Garante



DE CAROLIS, GIARELLI E ZANCA A PAG. 2-3

SOTTO-MOSTRI I "VICE" IMPRESENTABILI E INCOMPETENTI

Ma Draghi lo sa chi ha nominato?



ALTRO CHE MERITOCRAZIA I CONFLITTI D'INTERESSI DI SISTO, MOLES, BERGAMINI, GAVA, MORELLI E L'INADEGUATEZZA DI BORGONZONI, SASSO&C.

BARBACETTO, PALOMBI, RODANO E SALVINI A PAG. 4-5

LE VITTIME DI BIBBIANO

Angeli e Demoni, tornati in famiglia 10 bimbi "rubati"



GRASSO A PAG. 18

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Il Di Maio "liberale" a pag. 2
- **Caselli** A cosa punta Graviano a pag. 13
- **Gomez** Draghi rischia sui Ristori a pag. 13
- **Fornario** Le quote fuffa dei vice a pag. 13
- **Lerner** Diritto contro chi accoglie a pag. 14
- **Emiliani** Roma, la guerra dei pini a pag. 21

CRISTIANO GODANO

"Riaccendiamo la musica, mica fiorisce sui prati"



MANNUCCI A PAG. 22

La cattiveria

Se usi tutti i migliori per fare i ministri, poi è normale che ti rimangano solo gli scarti per fare i sottosegretari



WWW.FORUM.SPINOZA.IT

I vice-Migliori

Marco Travaglio

E così, dopo 122 Migliori (23 con SuperMario), abbiamo finalmente 5 Vicemigliori e 34 Sottomigliori. Spulciando la lista del nuovo bar di *Guerra Stellari* alla ricerca dei nostri preferiti, spicca subito la preclara figura dell'on. avv. Sisto a cui, essendo stato l'avvocato di B., spetta di diritto la Giustizia; un tocco di *vintage* che ci riporta ai bei tempi andati delle leggi *ad personam*, della "barbarie delle intercettazioni", di Patrizia D'Addario e Gianpi Tarantini statisti ed i Ruby nipote di Mubarak (suo il pregiato emendamento alla legge Severino che svuotava viepiù il reato di concussione per induzione, di cui era casualmente imputato il padrone). Infatti, per non farlo sentire troppo solo coi suoi conflitti d'interessi, il *factotum* draghiano Garofoli e retrostanti fenomeni del Quirinale che seguivano le nomine per conto del premier, hanno piazzato pure il forzista Moles all'Editoria a far la guardia agli affari di B.; e pazienza per quel suo attacco sessista alla Azzolina in pieno Senato ("la credibilità è come la verginità: è facile da perdere, difficile da mantenere, impossibile da recuperare"); anzi, fa curriculum. Come per il leghista Molteni, che insultava la Lamorgese ("vergogna, abolisce i confini e difende i clandestini!") e ora diventa il suo vice agli Interni.

Li incontra il grillino Sibilia, quello che voleva "Draghi in manette" e ora lavora per lui dopo avere sbianchettato i suoi *tweet*; e il renziano Scalfarotto, che aveva lasciato gli Esteri per allergia alle poltrone (massi: Esteri o Interni purché governi, è la meritocrazia 2.0). Un po' come la Bellanova, braccia rubate all'Agricoltura ieri e ai Trasporti oggi (sempre in omaggio alla competenza). Ottima anche la scelta della leghista Puciarelli che, avendo messo un *like* a un *post* che invocava i forni per i migranti, si aggiudica la Difesa. Altra donna giusta al posto giusto: Lucia Borgonzoni è nota per essersi vantata di "non leggere un libro da tre anni" e aver situato l'Emilia-Romagna ai confini col Trentino Alto Adige e l'Umbria, risparmiando però la Puglia e la Sardegna, dunque va alla Cultura. Con la stessa logica meritocratica il leghista Sasso che cita una frase di *Topolino* attribuendola a Dante conquista l'Istruzione (sperando che ne faccia buon uso). Noi però abbiamo un debole per Deborah Bergamini, la segretaria tuttora di B. che nel 2002 l'infiltrò alla Rai come vicedirettrice, poi direttrice del Marketing strategico, poi nei Cda di Rai Trade e Rai International e, quando fu sospesa per l'inchiesta sui patti occulti Rai-Mediaset, deputata di FI dal 2006. Nel suo blog si presentava come Cartimandua, regina dei Celti, perché è anche una tipa equilibrata.

SEQUE A PAGINA 24

IL FIGLIO di Annalena Benini OGGI NELL'INSERTO

IL FIGLIO quotidiano

IL FIGLIO di Annalena Benini OGGI NELL'INSERTO

ANNO XXVI NUMERO 48

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

VENERDÌ 26 FEBBRAIO 2021 - € 1,80 + € 1,50 con il libro RIPARTIRE DA DRAGHI

Emma Cline è uscita dal territorio del diavolo Weinstein e con dodici storie ha inventato un genere nuovo: il racconto con dibattito

Uno scrittore italiano di fama internazionale commenta "Le ragazze" - il primo romanzo di Emma Cline uscito nel 2018...

stavano nella perfezione. Stavano nelle ragazze, appunto, a cominciare dalla protagonista e narratrice Evie, quattordicenne...

l'opera secondo a tutti i pro. Emma Cline decide di inoltrarsi nel territorio del diavolo. Quando il diavolo si chiama Harvey Weinstein...

di della "letteratura come pretesto" lo scandalo raccontano che non è per nulla scandaloso, semmai pietoso verso il Grande Predatore...

Verso il congresso dem La direzione del Pd mette sotto processo Orlando e Zingaretti

Tutti contro il vicesegretario che parla di ridotta renziana nel partito. Guérini e Lotti infuriati

Il silenzio di Franceschini

Roma. Alle donne del partito ha detto: "Mi assumo tutta la responsabilità politica". E si è scusato per avere scelto una compagna di ministri uomini...

"Orlando si dimetta"

Intervista al capogruppo del Pd Maruucci: "Faccia il ministro e lasci la segreteria"

Roma. "Andrea Orlando? Al suo posto mi sarei già dimesso da vicesegretario. Però, certo, sono rispettoso delle valutazioni di tutti".

Tra Merkel e Cancelli

Il premier celebrato al Consiglio europeo viene riportato a terra dai ministri riottosi e da Salvini

Roma. Mercoledì sera, Palazzo Chigi. Sala del governo, posti distanziati, barriere in plexiglass. Fermento. Finalmente sembra chiusa questa faccenda...

Ritorna il piano Colao

Perché il governo Draghi-Colao può riservare cattive sorprese ai sostenitori della rete unica

Roma. Uno dei dossier più delicati che Mario Draghi eredita riguarda la rete unica delle telecomunicazioni. Al momento, le carte restano coperte.

Diplomazia Moderna

Israele manda i vaccini in più a una lista di alleati (anche all'Italia), reazioni e critiche

Roma. Il primo ministro d'Israele, Benjamin Netanyahu, vuole usare le eccezioni di vaccini per fare diplomazia internazionale, secondo numerosi media israeliani...

La sparizione di Arcuri

Il commissario è stato rimosso, ma in senso psicologico. Non è corretto lasciarsi la gratifica

Roma. La faccenda sta assumendo contorni imbarazzanti. Per la terza settimana di fila, senza una motivazione, salta la conferenza stampa del Commissario Domenico Arcuri.

Il 70 per cento

Le nuove dosi e date dell'Ue sulle Ligen. Le proiezioni di von der Leyen al vertice

Bruxelles. L'Ue dovrebbe avere sufficienti dosi per vaccinare il 70 per cento della popolazione adulta entro fine giugno, e non entro la fine dell'estate che è l'obiettivo fissato dalla Commissione.

Andrea's Version

L'infiltrato alla crema. Salvini che molla ma non molla, riapriamo tutto, e lo sussurriamo invece di gridarlo, mentre il governo di cui fa parte chiude più che può.

Guardare negli occhi il reset di Draghi

Il premier ha ridisegnato la politica mettendo a nudo i limiti dei leader. Non c'è un suo partito. Esiste una scelta dei partiti: considerare la nuova stagione una parentesi da chiudere o un'occasione per diventare grandi

Osservare la composizione del governo Draghi in tutte le sue sfumature è un esercizio utile non solo per capire quanto in più sul metodo adottato dal presidente del Consiglio (i ministri si scelgono con il presidente della Repubblica, i sottosegretari si scelgono con i leader)

Cartoon titled 'E ANCHE SE HAI DOVUTO NOMINARLI PER LIDIFARE I PARTITI, IO HO ANCORA FEDE IN TE... SOLO TU PREGIO NON PARLI FARE NULLA A QUESTI... NULLA PROMETTILLO...'. Illustration of a man with a dragon-like figure.

Giù le mani dal Pd!

Non è di moda, ma è il prèt-à-porter della buona politica, il veicolo di un nuovo interessante trasformismo democratico. Deve solo capire che per avere successo deve riprendersi tutti: da Renzi a Bersani

Il Pd è il peggior partito italiano, a dispetto di quanto si dice. È il partito dei rami dal grande sconfitto di Giuseppe Ferrara. renziana, in cui mi sento intima-

Due già colpevoli

Il funzionario inglese e Depardieu. Prima del tribunale, c'è il teatro culturale di genere

Paul Sellers era probabilmente alticcio alla fine della festicciola tra colleghi in un albergo di Roma. Da quel momento non c'è mai più restato l'avevano visto ballare con una...

gista: inappropriato. Così quando il giorno dopo una dipendente dell'ambasciata (l'ente culturale fa capo al Foreign Office) ha riferito delle molestie all'ambasciatrice in persona, è stata presa sul serio.

Roma e Parigi. Ci sarebbe invece un video che mostra Gérard Depardieu mentre pratica sesso con una giovane donna a casa sua. E se c'è il video, caso chiuso. Solo che, per quel che si sa, il video al momento non c'è. Mosterebbe solo l'uomo e la donna che salgono al piano superiore. Non la pistola fumante dei legal drama. E' la storia del rinvio a giudizio per stupro e violenza sessuale che ha scatenato la denuncia di una giovane attrice che sarebbe stata abusata una volta a casa sua, e poi sarebbe stata abusata una seconda volta qualche giorno dopo.

Lotte di classe

La studentessa del college privato denuncia un razzismo che non c'è. A pagare sono i bidelli

Milano. "Le scrivo per dirle che a partire da oggi mi dimetto" dal mio lavoro presso il Smith College. Non è una decisione semplice", perché ho frequentato questa scuola, perché mi piace il mio lavoro, perché sono divorziata e ho due figli e non ho un'altra offerta di lavoro, "ma non ho scelta. L'ambiente ostile per quel che riguarda la questione razziale cui mi ha sottoposto il college negli ultimi due anni e mezzo mi ha debilitato fisicamente e mentalmente".

Giù le mani dal Pd!

peismo e competenza. E che Di Maio non faccia esclusivismi vantando le sue amicitie dissidenti, anche noi abbiamo un legame indistruttibile con DiMba, wait and see. And believe me, undersecretaries will be enough (solo per questa battuta di De Filippi qui ieri, umorismo globalizzato e libero da purismi accademici).

"La quarta ondata"

"La Francia fermi gli islamisti o sarà la balcanizzazione". Intervista a Gilles Kepel

Roma. Maestri d'odio che "infettano" individui che hanno già "comorbidità" islamiste. Con tutti i virus attraverso la "via atmosferica" del web e sviluppano una patologia mortale fino a quando non agiscono. E' la quarta fase del terrorismo islamista illustrata da Gilles Kepel nel suo nuovo libro per Gallimard, Le prophète et la pandémie.



tato alla morte di Samuel Paty e alle minacce a Didier Ermière. Un jihadista. Larossi è libanese, aveva sgozzato un agente di polizia e sua moglie a Magnanville. Poi aveva tenuto un discorso su Facebook in cui invocava le masse. Gilles Kepel è un funzionario pubblico. Un funzionario del ministero dell'Interno chiamò Kepel per dirgli che il suo nome era in cima a quella lista.

E un Giro più a sud?

Centinaio di chilometri alle spalle e cento da fare". Giomodì il Consiglio era nato come sigla di un Giro, e di lì...

E un Giro più a sud?

ventata icona di uno sport di popolo spalle e cento da fare". Giomodì il Consiglio era nato come sigla di un Giro, e di lì...



il Giornale



VENERDI 26 FEBBRAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 48 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2532-4071 | Giornale (ed. nazionale)

POLEMICA A SINISTRA SE LA D'URSO MANDA IN TILT I RADICAL CHIC

di **Alessandro Sallusti**

Il mondo della sinistra chic è in subbuglio perché Nicola Zingaretti, leader del Pd, ha osato parlare bene di Barbara D'Urso e dei suoi programmi pop e si è detto dispiaciuto («ha portato la voce della politica vicino alla gente») per l'annuncio della chiusura anticipata a fine marzo della prima serata domenicale *Live non è la D'Urso*. Non entro nel merito delle decisioni di Mediaset, non sono affari miei. Ma nel merito della scomposta reazione alle parole di Zingaretti qualche cosa si può dire, anche perché a dare fiato alle trombe non è stata la solita partita di giro di femministe rancorose con le donne e invidiose di quelle che ce l'hanno fatta, ma sono scesi in campo pezzi da novanta degli opinionisti, a partire da Massimo Gramellini che ogni mattina delizia i suoi lettori con un buon *Caffè* sulla prima pagina del *Corriere*, ma che come tutti gli intellettuali di sinistra ritiene la cultura cosa solo loro, perdendo così smalto e originalità.

Ora spieghiamoci perché uno di sinistra non dovrebbe poter ammirare Barbara D'Urso (ovviamente non è obbligatorio), che per altro non è artista né di destra né di sinistra, ma semplicemente pop. «Pop abbreviazione del termine inglese *popular* («popolare»), con cui sono state qualificate produzioni e manifestazioni artistiche di vario tipo che hanno avuto diffusione di massa nella seconda metà del Novecento», si legge sul dizionario Treccani. Ma rimaniamo sul piano della politica. Barbara D'Urso è stata il prototipo dell'emancipazione femminile, una carriera mai chiacchierata che ha prodotto quell'indipendenza economica e sociale



che tanto piace alle compagne. Ma c'è di più: Barbara D'Urso nella sue trasmissioni ha sdoganato gay, lesbiche, trans, coppie omo e bisessuali, insomma l'assoluta libertà di genere (che a volte si, è un po' trash) ben prima e con più coraggio di quanto il Pd abbia fatto in parlamento e nella società. E lo stesso vale per i colori della pelle e le fedi religiose. Le sue trasmissioni sono una sana babele di umanità, ha fatto persino uscire facce da botox e seni rifatti dai salotti bene della sinistra, dove sono nati e vissuti per anni in clandestinità. E poi le storie di disperazione che non trovano più spazio su giornali e talk, lo svago popolare che una volta era esclusiva delle feste dell'*Unità*, tra un dibattito e una salamella a tutto libero e canotta di ordinanza. Di Barbara D'Urso mi fa paura solo un invito a cena: bene che ti vada ti ritrovi a mangiare non al Principe di Savoia ma, purtroppo, su un tavolino comune in qualche balera (sì, esistono ancora) con anziani sconosciuti che la adorano e con i quali balla come una matta e almeno tre gay che le fanno da guardia del corpo.

Per me in effetti è un po' troppo, ma per Gramellini dovrebbe essere pane quotidiano, altrimenti prendiamo atto che la D'Urso è di sinistra e che quello di destra è lui.

RISALGONO I CONTAGI FUORI I VACCINI

Draghi sferza l'Europa: «Inflexibili con le aziende in ritardo». Berlusconi: «Produrli in Italia»

Salvini e Zingaretti litigano sulla Pasqua

Gaia Cesare

Nel primo Consiglio europeo da quando è in carica Mario Draghi debutta a distanza, sul tavolo il dossier vaccini. Il premier italiano avverte Bruxelles che per far ripartire l'economia di un intero continente servono vaccini, qui e ora. E Berlusconi rilancia: «Produrli in Italia».

con **Cotrone** alle pagine **8-9 e 10**

IL CTS: CHIUDERE LE SCUOLE

Anita e la lezione pannelliana a tanti professori e genitori

di **Vittorio Macioce**

CORAGGIOSA Anita è la studentessa simbolo dei no DaD

Anita ha dodici anni e i capelli biondi, gli occhi che guardano lontano e il viso nascosto dalla mascherina. Anita quando fa freddo indossa un cappello di lana sulla testa. Anita tutte le mattine esce di casa con un banco, una sedia e un computer veloce e leggero e si piazza davanti all'ingresso della sua scuola e si collega con i mondi chiusi in una stanza. Anita pensa che quando c'è il sole si può fare lezione all'aperto. Anita sostiene che a giugno è troppo presto quest'anno per andare in vacanza. Anita non vuole smarrire altri giorni di scuola. Anita (...)

segue a pagina **6**

ENNESIMO ATTACCO ALLA FAMIGLIA

Basta una sentenza a eliminare il papà

di **Felice Manti**

Il padre è morto. Amen. Il Sessantotto aveva provato il parricidio in tutti i modi ma non c'era riuscito del tutto. Il padre era ancora tra di noi, sebbene malconco, moribondo, violento, rimpicciolto, demolito nel ruolo di educatore, ormai quasi de-responsabilizzato. L'epitaffio l'ha scritto ieri un giudice del tribunale di Santa Maria (...)

segue a pagina **12**

CONTI IN ROSSO

Derby dei bilanci Inter e Juve nell'angolo CR7 in vendita?

di **Tony Damascelli**con **Visnadi** a pagina **29**

LE ANALISI

I grillini e l'esercito dei finti liberali

di **Marco Gervasoni**

Il linguaggio politico consente ad un partito di definire la propria identità e distinguersi dagli altri, in modo che gli elettori sappiano quali visioni diverse si contrappongano e scegliere quella a ciascuno più vicina. Quando però un movimento, come quello dei 5 stelle, cambia (...)

segue a pagina **4**

Ma adesso trema il partito manettaro

di **Augusto Minzolini**

Nel grande salone di Palazzo Madama, Massimiliano Romeo, capo dei senatori leghisti, racconta l'aria nuova che si respira in un settore estremamente sensibile, come la giustizia, dopo l'arrivo del governo Draghi. «Negli ultimi mesi - confida - c'era stato un vero accanimento di una (...)

segue a pagina **5**

PUGLIA, IL GUAIO DELLA STRUTTURA ANTICOVID

L'ospedale di Emiliano? È senza bagni: chiuso

Stefano Zurlo

Lampade accatstate. Gru in movimento. Operai che corrono da una parte all'altra. A una manciata di giorni dall'attesissima inaugurazione, l'Ospedale contro il Covid non c'è ancora. C'è invece un'inchiesta della Procura di Bari che cerca di illuminare l'ultimo mistero non proprio glorioso di Michele Emiliano: il Fiera Hospital, pallidissima e sbiaditissima imitazione di quello realizzato a Milano al Portello. In Lombardia i capitali privati hanno permesso la nascita a tempo record di una struttura in prima linea della lotta alla pandemia. In Puglia la confusione regna sovrana dall'inizio di un'operazione pensata male e cresciuta peggio.

a pagina **11**

REPORT 007 DIMENTICATO

«A Reggio Emilia i boss votano Pd» Ma non si indagò

Nel gennaio di otto anni fa, sulla scrivania del Comando provinciale dei carabinieri di Reggio Emilia, arrivò una relazione dell'Aisi in cui si chiedeva alla Procura di indagare sui rapporti tra il Pd e i boss. Ma non ebbe alcun seguito.

a pagina **12**

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

Nuovo farmaco con formula **Silexan** per combattere i sintomi dell'ansia lieve. Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale: usare con cautela. Evitare l'uso prolungato. Non assumere Laila se si è sotto trattamento con altri farmaci. Evitare l'uso prolungato. Non assumere Laila se si è sotto trattamento con altri farmaci. Evitare l'uso prolungato.

IL GIORNO

VENERDÌ 26 febbraio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, le carte dell'inchiesta della Procura

**Le chat dei rider-schiavi
«Ma se mi sento male
mi tolgono il lavoro?»**

A.Gianni a pagina 18



Bergamo, il ricordo di Cristina Cattaneo

**Il corpo di Yara
Dieci anni fa
il grande orrore**

G.Moroni a pagina 19

ristora
INSTANT DRINKS

Balzo dei contagi, scattano i lockdown

Ventimila nuovi infetti. Bologna in arancione scuro, stretta sulle scuole in molte regioni. Variante sconosciuta in Lombardia
Draghi striglia i colossi dei vaccini: basta scuse, bisogna accelerare. Ecco dove si potrebbero produrre le dosi in Italia

Servizi
da p. 3 a p. 7

I rider pagati 4 euro a consegna

**La ricostruzione
e l'abolizione
della schiavitù**

Michele Brambilla

Ne abbiamo dato notizia ieri: la Procura di Milano impone a sei cosiddetti «colossi del delivery» di assumere 60mila rider. Cioè sessantamila di quei giovani - ma a volte tutt'altro che giovani - che in bicicletta o in motorino, con il sole e con la pioggia, con la nebbia e con la neve, ci portano a casa le pizze, la spesa, gli oggetti più disparati acquistati online. Il tutto per quattro euro a consegna. Lordi, s'intende.

Ne avevamo dato notizia nei giorni scorsi: il quotidiano spagnolo *El Mundo* ha rivelato quanto guadagna Lionel Messi per giocare nel Barcellona: 555.237.619 euro, cioè più di mezzo miliardo, in quattro anni. Lordi, s'intende.

Continua a pagina 2

INTERVISTA A ORNELLA VANONI: A 86 ANNI UN NUOVO ALBUM E SANREMO
«MI SENTO ANCORA COME UNA BAMBINA, VIVO CON LA STESSA IRONIA»

MA IO DICO
**DOMANI
È UN ALTRO
GIORNO**
Spinelli alle pagine 14 e 15

Ornella Vanoni, nata nel 1934

DALLE CITTÀ

Milano

**Scacco alla band
dei 73 colpi
ai bancomat
Il capo? In Spagna**

Palma all'interno

Crisi in Galleria

**Il brand della moda
Dutti dice addio
al Salotto milanese**

Mingoa all'interno

Lodi

**Fuga di medici
dagli ospedali
sul fronte**

D'Elia nelle Cronache



I due partiti non hanno digerito il dopo Conte

**Il big bang di Pd e M5s
Liti, divisioni e coltellate**

Colombo e Polidori alle pagine 10 e 11



Verdi nel mirino del politicamente corretto

**Ossessione antirazzista
A processo anche l'Aida**

Serafini a pagina 17

tda informatica
SOFTWARE HOUSE

Trend .NET Enterprise

Il software gestionale ERP smart e flessibile
per aziende ed industrie.

Richiedi una demo! 0721 200 178 - www.tdainformatica.com



Domani su Alias

BERLINA 71 Comincia il primo marzo il Festival online. Intervista ai registi Avi Mograbi e Zhu Shengze, i loro film sono nella selezione di Forum



Culture

PHILIPPE JACCOUET La scomparsa del poeta e saggista svizzero che si affidava al ritmo profondo della Natura
Massimo Raffaeli pagina 10



L'ultima

ROMA Le scritte sui muri mostrano come una comunità possa creare una città multilinguistica
Sara Zingarini, Christian Raimo a pagina 16

quotidiano comunista
il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
• EURO 2,00

VENERDI 26 FEBBRAIO 2021 - ANNO LI - N° 48

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

L'EVOLUZIONE DEI 5 STELLE IN ATTESA DELLA LEADERSHIP DI GIUSEPPE CONTE

Di Maio apre il nuovo corso «liberale»

Il Movimento 5 Stelle ha ormai compiuto la sua evoluzione: adesso è diventato un partito «liberale e moderato». Questa è la formula con la quale Luigi Di Maio prende atto della scelta di Beppe Grillo di consegnare la sua creatura politica all'ex presidente del consiglio e si ritaglia uno spazio, quello di traghettatore verso il nuovo corso, negli scenari futuri. Anche se poi in serata rassicura: «Sono sempre quello che combatte contro le concessioni ai Benetton». Molti malumori, ma pochi si espongono. Intanto si annunciano nuove

espulsioni: i vertici sono determinati a sfrondare tra i nostalgici della fase precedente. Conte, che oggi tiene la sua lezione magistralis all'Università di Firenze, annuncerà entro un paio di settimane la sua disponibilità a guidare i 5 Stelle.

SANTORO A PAGINA 2

ULTIMA CHIAMATA AI CRITICI INTERNI

Zingaretti: senza unità il Pd implode

La quiete dopo la tempesta. Dopo il mercoledì nero al Nazario, con la minaccia di dimissioni di Zingaretti stremato dal fuoco amico, ieri il segretario ha

aperto alle ragioni dei critici interni sulla «vocazione maggioritaria», ma ha lanciato un'ultima chiamata: «Senza unità implodiamo». CARUGATI A PAGINA 3

Milano foto di Luca Bruno/Anp



Onda su onda
La curva sale, in otto regioni terapie intensive oltre la soglia critica. Bologna in arancione scuro. La Lombardia epicentro della terza ondata. L'Iss: «Variante inglese più contagiosa del 37%». Ma per Salvini il problema è salvare la Pasqua, scontro nella maggioranza. L'Ue litiga con le aziende dei vaccini, ma la proprietà intellettuale non si tocca

pagine 4 e 5

Pubblica Amministrazione

La madre delle riforme a Brunetta

VINCENZO COMITO

La nomina di Renato Brunetta a ministro della Pubblica Amministrazione non appare davvero una notizia molto positiva. Il professore ha già esercitato le stesse funzioni tra il 2008 e il 2011.

— segue a pagina 15 —

Piattaforma Rousseau

Il voto sul governo segna la fine di un'illusione

PINO IPPOLITO ARMINIO

Le convulsioni parlamentari del M5S, con il governo Draghi, hanno messo in ombra quel che è, invece, probabilmente la conseguenza di più lungo periodo del voto degli attivisti del Movimento sulla piattaforma Rousseau.

— segue a pagina 2 —

Una virata a destra

Contro Conte la restaurazione di Draghi

GIOVANNI PAGLIA

Il Governo Conte non è caduto per un improvviso caso del destino. Non abbiamo assistito al colpo di mano di una scheggia impazzita, né all'esito finale di una serie caotica di sfortunati eventi.

— segue a pagina 15 —

IDATI FILLEA CGIL

«Morti sul lavoro più che raddoppiati»



«Morti sul lavoro più raddoppiati nei primi due mesi del 2021». Lo denuncia la Fillea Cgil: +150%, uguale alla crescita del settore costruzioni. Il segretario Genovesi: per cantieri sicuri servono Durc di congruità, patente a punti e aggravante lavoro sull'omicidio colposo

FRANCHI A PAGINA 7

TRASPORTO AEREO

Cinquantamila posti di lavoro a rischio



Da Alitalia ai servizi a terra in ginocchio per il Covid. Manifestazione dei sindacati a Roma: «Tutele e piano industriale. Serve un tavolo unico, la dichiarazione dello stato di crisi, blocco licenziamenti e riforma Cigs. Oggi vertice di governo

MARIO PIERRO PAGINA 7

USA/SAUDITI

Omicidio Khashoggi Biden scarica Mbs



Bin Salman approvò l'omicidio del giornalista Khashoggi; è quanto scritto nel documento dell'intelligence Usa, di cui Biden ha autorizzato la diffusione pubblica. Un gesto che indica un cambio di atteggiamento nei confronti di Mbs, non dei sauditi

CATUCCI A PAGINA 8

Congo e non solo

Il mondo bellissimo tra Luca Attanasio e Ferlinghetti

ALBERTO NEGRI

Ogni volta si vorrebbe immaginare la morte, almeno accidentale, dell'ipocrisia, che invece sopravvive sempre. In decenni da inviato di guerra ho scritto purtroppo questo pezzo troppe volte nel ricordo di persone che conoscevo e di amici cari uccisi sul campo.

— segue a pagina 14 —

Lele Corvi



Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gm/CRM/232103
 10276
 9 770253 215100





€ 1,20 ANNO CCXXX - N° 56
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 26 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

Napoli, la storia
«Diventerò fotografa»
La sfida della ragazza
con la mano bionica

Antonio Menna in Cronaca



L'omaggio a Dalla
Meta: «Porto a Sanremo
«Caruso» con i mandolini
Napoli è dentro di me»

Federico Vacalebre a pag. 15



Campania, allarme terza ondata

►Napoli e la provincia con dati da zona rossa: avanti così e tra una settimana arriva la stretta. Peggiora il quadro: 5 Regioni in arancione. Teatri e cinema aperti dal 27 marzo, l'ok del Cts

Il nuovo governo

IL DEBITO
È BUONO
SE CREA
IL LAVORO

Enrico Del Colle

Uno dei temi più urgenti e più scottanti da affrontare per il nuovo governo riguarda il mercato del lavoro. Infatti, dalla lettura degli ultimi dati Istat, si registra una riduzione del numero degli occupati, nell'anno appena concluso, pari a quasi 500mila unità nonostante la "presenza" della Cassa Integrazione e del blocco dei licenziamenti per evitare una vera e propria "voragine" occupazionale.

Ma c'è di più, visto che negli ultimi anni non era mai accaduto che in una stessa rilevazione (mensile), i tre più espressivi indicatori del mercato del lavoro presentassero una dinamica sfavorevole. Infatti, nell'ultimo mese del 2020 l'occupazione è ridotta rispetto al mese precedente (meno 100mila unità circa), la disoccupazione è aumentata (più 34mila) e pure l'inattività è cresciuta (più 42mila).

Appare particolarmente grave la circostanza che ad un aumento dei disoccupati (cioè delle persone in cerca di lavoro) si sia affiancata una crescita dell'inattività (cioè delle persone che neppure lo cercano), diversamente da quanto accadeva in passato dove i due aggregati tendevano a "compensare" i loro valori.

Continua a pag. 39

Ettore Mautone

L'incidenza dei casi Covid, ossia il numero di positivi rispetto alla popolazione residente, in Campania è in aumento costante da almeno una o due settimane. E ora che la variante inglese sembra farsi strada l'attenzione è diventata massima. Se si dovesse continuare così arriverà la stretta. Peggiora il quadro in tutto il Paese: 5 regioni a rischio arancione.

A pag. 5

Servizi alle pagg. 2, 3, 6 e 7

Il vertice tra i leader

Vaccini, Draghi sferza l'Europa
«Sanzioni a chi taglia le forniture»

Sui vaccini occorre «andare più veloce» e spingere la produzione "in house", ma anche valutare di dare priorità alla prima dose e, soprattutto, non scusare più le aziende inadempienti, vietando l'esportazione al di fuori del territorio comunitario se le dosi destinate agli Stati membri

scarseggiano come fanno Londra e Washington. Così ieri il premier Mario Draghi, nel suo primo Consiglio europeo (in videoconferenza), ha sollecitato a fare meglio i suoi colleghi dell'Unione e della Commissione.

Malfetano e Rosana a pag. 6

La politica

La diaspora infinita
dei Cinquestelle
big sotto processo

Polveriera M5S: dopo la nascita del governo Draghi e le espulsioni, l'esito della partita sui sottosegretari causa un ulteriore terremoto tra i 5Stelle. E sotto accusa finiscono anche i big.

Petrucci e Pucci a pag. 10

La parodia
Eduardo
la lite
per i diritti
su YouTube



Giovanni Chianelli

La fondazione De Filippo ha fatto cancellare da YouTube video con parodie del teatro eduardiano. Ed ora scoppia la polemica.

A pag. 12

La vittoria più amara: Granada ko ma fuori dall'Euro League



La delusione di Rino Gattuso nella gara di ieri contro il Granada. Sotto, Koulibaly

Napoli eliminato
rabbia Koulibaly

Majorano, Ventre e Servizi nello Sport



Il punto
RINGHIO CONFUSO
IL CUORE NON BASTA

Francesco De Luca a pag. 38

«Il mio Luca tradito da qualcuno molto vicino a noi»

Parla la moglie dell'ambasciatore ucciso in Congo
«Chi conosceva i suoi spostamenti lo ha venduto»

«Luca è stato tradito da qualcuno vicino a noi, alla nostra famiglia. Quella mattina la sua era un'operazione che non implicava direttamente il suo lavoro di ambasciatore». È ancora stravolta dal dolore Zaki Seddiki, moglie dell'ambasciatore italiano ucciso lunedì mattina in un agguato nella foresta di Virunga in Congo, ma fa una rivelazione importante. Nella stessa imboscata è stato ucciso anche il carabinieri, Vittorio Iacovacci. Ieri, a Roma, ci sono stati i funerali di Stato.



Io islamica, ma tra noi la religione mai stata un problema: leggevamo sia Bibbia che Corano

Flaminia Savelli a pag. 13

Anziani, disabili e donne penalizzati

Welfare, dopo lo scippo al Sud
lo scaricabarile tra ministeri

Marco Esposito

Chi ha votato una legge per dire che dove i servizi sociali sono scadenti (e molto spesso al Sud la condizione è questa), possono restare così? Nessuno, ovviamente. È fuga dalle responsabilità dopo il focus del Mattino sui sostegni scippati al Meridione. Viaggio nello scaricabarile di chi ha votato quel provvedimento.

A pag. 9

Cibo&cultura

Caffè patrimonio Unesco
il Nord sbaglia la domanda
in corsa resta solo Napoli

Antonio Menna

Il caffè napoletano vince sui colossi dell'industria settentrionale, soprattutto quella dell'asse lombardo-veneto.

Continua a pag. 39

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCHI MINUTI

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

PRONTO INTERVENTO DENTALE

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

OTTURAZIONE FACILE E VELOCE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT. MIN. SANITÀ DEL 26/04/2010



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143-N° 56 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 26 Febbraio 2021 • S. Faustino

IL GIORNALE DEL MATTINO

...ta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il censimento Fai
Tra i luoghi del cuore la Ferrovia cuneese e spunta il parco romano della Cervelletta
Arnaldi a pag. 22



Oggi sorteggio EuroLeague
Roma senza patemi Braga ko (3-1) e ottavi Dzeko segna e si fa male Il Milan passa, Napoli fuori
Nello Sport



Il Messaggero Casa
BILOCALE
messaggerocasa.it

I "ladri di notizie"
L'informazione in agonia, un'alleanza per salvarla

Ruben Razzante

L'e notizie sono un bene di tutti. Chi le produce con professionalità ha diritto di essere adeguatamente remunerato. Chi guadagna con la circolazione delle informazioni deve contribuire, anche economicamente, ad alimentare il settore dell'editoria secondo criteri di responsabilità. Si tratta di principi di buon senso, che tuttavia fanno fatica ad affermarsi nei sistemi democratici dell'era di internet, a causa di una distorta percezione della libertà di mercato. Quanto sta accadendo in molti Stati conferma che la filiera di produzione e distribuzione delle notizie sconta uno squilibrio tra gli attori in campo, mentre gli ordinamenti giuridici appaiono tuttora in affanno nel disciplinare le dinamiche del settore.

I vuoti normativi accumulatisi negli anni si sono tradotti in posizioni di vantaggio per i colossi del web, a scapito di chi ha investito risorse nel sistema editoriale per assicurare ai cittadini-utenti un'informazione di qualità protetta professionalmente.

La buona volontà dimostrata negli ultimi tempi, sia pure a corrente alternata, da Facebook, Google e altre multinazionali della Rete, è certamente un segnale incoraggiante per quanti operano nell'editoria e rivendicano una adeguata remunerazione di articoli e servizi giornalistici indicizzati sulle piattaforme e spesso fruibili gratuitamente dagli internauti grazie al meccanismo delle condivisioni sui social.

Continua a pag. 25

Il balzo dei contagi: ventimila Ma il Cts: sì a cinema e teatri

► Il tasso di positività è risalito al 5,6%. Tutta l'Umbria va verso la zona rossa
► Esperti per la riapertura il 27 marzo dei luoghi di cultura nei territori in giallo

ROMA Quasi 20 mila nuovi casi: contagi ancora in aumento, il tasso di positività è cresciuto al 5,6%. Oggi le pagelle delle Regioni, da lunedì l'Umbria potrebbe essere in zona rossa, in 5 a rischio arancione. Altro vertice a Palazzo Chigi: il nuovo Dpcm confermerà le misure attuali fino al 6 aprile. Svolta su cinema e teatri, l'ok del Cts per il 27 marzo.

Gentili e Malfetano alle pag. 2 e 3

Sardegna ferma al 5%, media nazionale al 16. Lazio esempio virtuoso

Vaccinazioni al rallentatore agli over 80
Così le Regioni dimenticano i più fragili

ROMA Poche iniezioni agli over 80, le Regioni dimenticano i fragili. Il caso della Sardegna, le dosi solo a un anziano su 20. Ma sono ferme anche Calabria e Toscana. La media italiana al 16%, Bolzano al 45. Lazio regione virtuosa: già protetti 100.000 nonni. **Pirene** a pag. 5



Commozione e rabbia ai funerali di Stato di Attanasio e Iacovacci. Parla Zakia Seddiki, la moglie dell'ambasciatore



«Luca tradito da chi gli era vicino»

Zakia Seddiki, moglie di Luca Attanasio. A lato, l'ultimo sms del marito prima di morire (foto ANSA) Savelli a pag. 11

Misure a confronto
Il governo del sociale con i criteri delle aziende

Alberto Brambilla

Globalizzazione, paesi senza rispetto dei diritti civili e sociali, migrazioni, dazi, disoccupazione, aumento della spesa assistenziale, aumento del welfare, rischi per la coesione sociale e investimenti socialmente responsabili con i criteri Esg. Che cosa hanno in comune tutte queste tematiche? Apparentemente nulla, ma se ci soffermiamo a riflettere per qualche minuto, (...)

Continua a pag. 25

Il rapporto degli 007
«Uccisi mentre stavano pagando il loro pedaggio»

Cristiana Mangani

Il rapporto dei Servizi: stavano pagando un pizzo. Fatale l'arrivo dei Rangers.

A pag. 11



Ti amo amore mio e mi mancate

L'assistente grave a Los Angeles, la cantante da Roma offre 500 mila dollari
Spari al dog sitter, rapiti i cani di Lady Gaga

ROMA Vacanze romane, ma con l'incubo. Non ha fatto in tempo a godersi l'atmosfera di via Veneto, Lady Gaga, per prepararsi alle riprese del suo nuovo film sul caso Gucci per la regia di Ridley Scott, che le è arrivata la notizia del rapimento di due dei suoi amatissimi bulldog francesi a Los Angeles, dopo un tragico conflitto a fuoco con il dog sitter, ora in fin di vita. Lady Gaga, disperata, ha offerto «mezzo milione di dollari per il riscatto».



Larcan a pag. 10

Gira il film sui Gucci
Assedio di paparazzi per la star a via Veneto

ROMA «Voglio stare a Roma». Lady Gaga l'ha confessato più di una volta ai suoi amici americani residenti nella Capitale con cui sta pianificare il suo soggiorno dorato da Dolce Vita. Lady Gaga sarebbe arrivata a Roma addirittura da qualche giorno. Davanti all'albergo sono corsi i fan in attesa di un saluto.

Cipolla a pag. 10

IL LEONE RITROVA LA SERENITÀ

Buon giorno, Leone! Quando la Luna attraversa il vostro segno crea un'atmosfera da film western, tanta azione e suspense, come se dovesse passare il treno per Yuma. Verso la libertà... Non siete ancora perfettamente liberi di agire, però questa Luna piena che chiude febbraio e annuncia un cielo più sereno. La primavera, cari Leone, vi darà quello che vi ha tolto l'inverno. Auguri.

L'oroscopo all'interno

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Decreto Ristori, la scadenza passa al 30 aprile
Fisco, slitta di altri due mesi la rottamazione delle cartelle

ROMA Due mesi di respiro sul fronte della "Pace fiscale". Il governo, pressato dalle categorie produttive assillate dalle restrizioni anti-Covid, punta ad accelerare sul Decreto Ristori. Senza un intervento, le scadenze per il pagamento delle rate della rottamazione, per 1,2 milioni di contribuenti che avevano aderito, tornerebbero ad essere in vigore dal 1° marzo. Nel Decreto Ristori arriva il rinvio al 30 aprile delle rate in scadenza. Si profila una diluizione in due anni degli invii per tutte le cartelle esattoriali. **Bisozzi** a pag. 7

Il dopo Franco
Dg di Bankitalia, scelto Signorini

Rosario Dimitto

Bankitalia, Luigi Federico Signorini è il nuovo direttore generale e presidente Ivass. Succede a Daniele Franco, nominato ministro del Tesoro nel governo di Draghi. Visco rinvia l'integrazione del direttorio.

A pag. 15

* € 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 Tuttmercato € 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



il Resto del Carlino

VENERDÌ 26 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

L'intervista: Marica Branchesi

L'astrofisica che crede nell'Italia: «La ricerca è qui»

Marchetti a pagina 19



DOMANI IN REGALO
SPECIALE SAPORI E RICORDI

ristora
INSTANT DRINKS

Contagi, Bologna quasi in lockdown

Emilia Romagna, capoluogo in arancione scuro, da lunedì chiuse tutte le scuole. Variante sconosciuta in Lombardia L'infettivologo: ora sono colpiti i giovani. Draghi striglia i colossi dei vaccini. Ecco la mappa dove si potrebbero produrre in Italia

Zanchi e servizi da p. 3 a p. 7

I rider pagati 4 euro a consegna

La ricostruzione e l'abolizione della schiavitù

Michele Brambilla

Ne abbiamo dato notizia ieri: la Procura di Milano impone a sei cosiddetti «colossi del delivery» di assumere 60mila rider. Cioè sessantamila di quei giovani - ma a volte tutt'altro che giovani - che in bicicletta o in motorino, con il sole e con la pioggia, con la nebbia e con la neve, ci portano a casa le pizze, la spesa, gli oggetti più disparati acquistati online. Il tutto per quattro euro a consegna. Lordi, s'intende. Ne avevamo dato notizia nei giorni scorsi: il quotidiano spagnolo *El Mundo* ha rivelato quanto guadagna Lionel Messi per giocare nel Barcellona: 555.237.619 euro, cioè più di mezzo miliardo, in quattro anni. Lordi, s'intende.

Continua a pagina 2

INTERVISTA A ORNELLA VANONI: A 86 ANNI UN NUOVO ALBUM E SANREMO «MI SENTO ANCORA COME UNA BAMBINA, VIVO CON LA STESSA IRONIA»

MA IO DICO

DOMANI È UN ALTRO GIORNO

Spinelli alle pagine 14 e 15

Ornella Vanoni, nata nel 1934

DALLE CITTÀ

Bologna, il sugo più tipico

Il New York Times inventa la ricetta del ragù vegano
Dibattito tra chef

Cucci in Cronaca

Bologna, dieci arresti

Bancomat, banda del Pilastro finisce nei guai

N. Bianchi in Cronaca

Bologna, il Dall'Ara

Restyling stadio, Lepore è sicuro: «Lavori nel 2022»

Giordano nel QS



I due partiti non hanno digerito il dopo Conte

Il big bang di Pd e M5s
Liti, divisioni e coltellate

Colombo e Polidori alle pagine 10 e 11



Verdi nel mirino del politicamente corretto

Ossessione antirazzista
A processo anche l'Aida

Serafini a pagina 17

tda informatica
SOFTWARE HOUSE

Trend .NET Enterprise

Il software gestionale **ERP smart e flessibile** per aziende ed industrie.

Richiedi una demo! 0721 200 178 - www.tdainformatica.com



IL SECOLO XIX

VENERDI 26 FEBBRAIO 2021

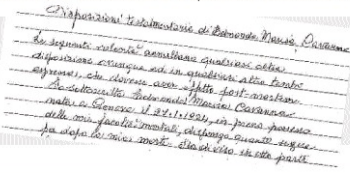


QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXV - NUMERO 48, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

GENOVA, L'EREDITÀ D'ORO DELLA PROF: 25 MILIONI A OSPEDALIE E ALLA BADANTE

SILVIA PEDEMONTE / PAGINA 15



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Commenti	Pagina 17
Economia/Marittimo	Pagina 18
Genova	Pagina 20
Programmi Tv	Pagina 37
Xte	Pagina 39
Sport	Pagina 42
Meteo	Pagina 47

SULLE CHIUSURE LITE SALVINI-PD. VERTICE UE, SÌ AL PASSAPORTO VACCINALE. DRAGHI CHIEDE DI PUNIRE LE CASE FARMACEUTICHE INADEMPIENTI

Contagi, cresce l'allarme Ma la Liguria spera nel giallo

In diverse aree d'Italia i dati peggiorano, in regione sono compatibili con l'addio alla zona arancione da lunedì

I numeri dei contagi non sono buoni. L'indice Rt e i ricoveri in terapia intensiva salgono in diverse regioni, tra cui Piemonte e Lombardia, che da lunedì probabilmente diventeranno arancioni. La Liguria, invece, può sperare di tornare in giallo: i parametri registrano un miglioramento. Sul fronte politico, i toni non cambiano: Salvini e il Pd litigano sull'opportunità di riaprire cinema e ristoranti. L'Ue dà l'ok al passaporto vaccinale e Draghi chiede di punire le case farmaceutiche inadempienti.

SERVIZI / PAGINE 2-7

L'ACCORDO

La Mattina e Rigatelli

Una corsia preferenziale per produrre vaccini anche nel nostro Paese

Il vaccino made in Italy avrà una corsia preferenziale taglia-burocrazia. Così è stato deciso durante il vertice di ieri tra il ministro Giorgetti e le aziende farmaceutiche.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

ROLLI



IL CASO A GENOVA

Francesca Forleo

Tremila al concorso da operatore sanitario: in coda per 274 posti

Sono 5900 gli operatori socio sanitari iscritti al bando di Alisa per 274 posti nelle Asl liguri. Ieri, a Genova, se ne sono presentati 3000. Ingressi scaglionati, ma assembramenti inevitabili.

L'ARTICOLO / PAGINA 20

IL CROLLO AL CIMITERO

Camogli, le onde spingono le bare I corpi recuperati fino a Celle Ligure

Il mare, da ieri pomeriggio, inizia a restituire le salme del crollo del cimitero di Camogli. Le correnti, come già evidenziato nel tragico caso della contessa Francesca Vacca Augusta il cui corpo nel 2001 da Portofino venne recuperato in Costa Azzurra, spingono in Liguria da sempre verso ponente. Per questo, i ritrovamenti di salme e feretri precipitati dalla falasia lunedì, sono avvenuti ieri nello specchio acqueo tra Quinto e Celle Ligure in provincia di Savona. Ora, però, si apre la partita di cosa fare di quelle salme ritrovate lontano dal cimitero crollato. Perché tecnicamente trattandosi di «salme non identificate» occorre seguire il protocollo che si applica ogni volta che viene ritrovato un cadavere senza nome.

FREGATI / PAGINA 12

CELEBRATI IERI I FUNERALI DI STATO

L'ambasciatore ucciso in Congo aveva chiesto più scorta: negata

L'ambasciatore Luca Atanasio si era reso conto di operare in una zona pericolosa e per questo, come raccontano, ha chiesto aiuto alla Farnesina per ottenere una scorta rafforzata, ma il suo allarme è rimasto inascoltato. Il ministro degli Esteri Luigi Di Maio, informato in serata della circostanza, ha spiegato di non essere a conoscenza della vicenda e ha predisposto un accertamento. La notizia è rimbalzata ieri, proprio mentre sono stati celebrati i funerali di Stato, a Roma, nella Basilica di Santa Maria degli Angeli per il diplomatico caduto in Congo lunedì scorso in un agguato dai risvolti ancora poco chiari, insieme al carabiniere Vittorio Iacovacci e all'autista Mustafa Milambo.

AMABILE E LONGO / PAGINA 8



Ventimiglia, il treno delle Meraviglie è Luogo del cuore

Il Fai ha eletto Luogo del cuore la linea ferroviaria che unisce Cuneo a Ventimiglia e Nizza

FASSIONE / PAGINA 39

IL REPORTAGE



In mare dove i sub cercano le tracce dei "morti due volte"

Rossella Galeotti

Il mare sussurra, quando è così calmo. Forse, in queste ore, lo fa in rispetto dei morti che «sono morti due volte», dicono in paese. Ogni tanto, un'onda rabbrivisce, quando la chiglia urta un pezzo di legno, quel che resta di una bara. E ogni tanto il mare restituisce un feretro inghiottito. Ma sono pochi, quelli già recuperati.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

AURUM ORO

OPERAZIONE INCONTRO FINANZIARIO AUTOPROTEZIONE DELLA BANCA TRUCCA

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)

lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

La nostra buona coscienza s'è nutrita d'autocompiacimento alla condanna di Eyad al-Charif, torturatore al servizio del regime di Bashar al-Assad. Il tribunale di Coblenza gli ha rifilato quattro anni e mezzo fra l'esultanza comprensibile delle vittime e un po' ovunque s'è scritto di sentenza storica. Ma quell'aggettivo - storica - in me l'ha sostituito un altro - indecifrabile - poiché non capivo quale forza del diritto attribuisse alla Germania il potere di giudicare un cittadino siriano per reati commessi in Siria su cittadini siriani. Poi l'ho scoperto: si chiama competenza universale, su cui si fondarono il processo di Norimberga ai gerarchi nazisti (1945-46) o quello di Gerusalemme ad Adolf Eichmann (1961). Secondo il diritto internazionale, il genocidio, i crimini contro l'umanità, contro la pace

Il ganzo occidentale

MATTIA FELTRI

e di guerra non conoscono competenza territoriale: sono universali e perseguibili universalmente. La difficoltà di applicare il principio è intuibile, Norimberga fu il tentativo un po' strabocchevole di certificare con timbro giuridico la follia nazista, Gerusalemme lo fu di dare un'evidenza ufficiale alla Shoah, casi enormi, e difatti qualcosa di simile s'è visto coi tribunali speciali sul Ruanda e l'ex Jugoslavia. Ma qui - storico! - si muove un tribunale ordinario per mandare un segnale, ha detto il procuratore, a chi calpesta i diritti umani. Caspita, quanto siamo ganzi. Eppure, siccome la Germania contratta scambi per oltre 200 miliardi con una superpotenza come la Cina, non sono proprio sicuro al cento per cento che, se Xi Jinping capisce dal quelle parti, gli farebbero un mazzo così. —

VIGILANZA VALBISAGNO

VIGILANZA ARMATA DIURNA E NOTTURNA
SERVIZI DI SICUREZZA
INSTALLAZIONE E GESTIONE
IMPIANTI ANTINTRUSIONE VIDEOSORVEGLIANZA
VISITE ISPEKTIVE - PIANTEAMENTI

Numero Verde
800 50 60 70





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Superbonus
Niente tassazione della plusvalenza da 110% per chi vende l'immobile

Gavelli e Tosoni
— a pagina 25

Assonime
Ricapitalizzazione con regole speciali anche per perdite successive al 2020

Angelo Busani
— a pagina 23



varco
DAL 1965 UN RIFERIMENTO SICURO

FORD TRANSIT HYBRID

L'UNICO VEICOLO COMMERCIALE IBRIDO DIESEL

Ford

Varco Ford Store Milano - fordvarco.it

FTSE MIB 23063,55 -0,15% | SPREAD BUND 10Y 102,90 +3,40 | €/€ 1,2225 +0,65% | RAME HG 4,29 +1,77% | **Indici&Numeri** → PAGINE 32-35

Vaccini, Draghi lancia la linea dura Ue

IL CONSIGLIO EUROPEO

Il premier: rigore contro le aziende inadempienti. Possibile stop all'export

L'Unione europea va verso l'adozione del passaporto sanitario entro l'estate

Edizione chiusa in redazione alle 22

La Ue alza la voce sui vaccini al Consiglio europeo. Bruxelles verso lo stop dell'export per le aziende che non rispettano gli impegni sulle forniture. Duro intervento di Draghi: accelerare la produzione, basta inadempienze. A causa dei ritardi, Draghi avrebbe detto di non essere a favore delle donazioni di dosi ora. Ue verso l'adozione di un passaporto sanitario entro l'estate. Risalgono i contagi in Italia: balzo dei nuovi casi a 99.586. Indice Rt sopra 1. — a pagine 3-5

LA LOTTA AL COVID

Giorgetti-Farindustria, parte l'operazione per l'antidoto made in Italy

Marzo Bartoloni e Carmine Fotina — a pag. 3

La mantovana Solaris produce i bioreattori dello Sputnik

Sara Monaci — a pag. 3

Nuovi contagi a quota 20mila. Rischio chiusura per le scuole

Bartoloni, Flammeri — a pag. 3

LA SETTIMANA DELLA MODA DONNA



In passerella. Da sinistra, tre momenti delle sfilate di Prada, Max Mara ed Emporio Armani delle collezioni per l'autunno-inverno 2021-2022

Milano vetrina di stile, tendenze e sostenibilità ambientale

Il formato è physical, con sfilate senza pubblico ma trasmesse sul web dall'Italia nel mondo, e presentazioni in showroom delle collezioni per l'autunno-inverno prossimo, quando, ci si augura, saremo entrati in una nuova normalità post Covid. — a pagine 30 e 31

Leonardo Drs, ok a quotazione in Usa

DIFESA

Oggi l'annuncio ufficiale: collocata una quota del 25% attraverso la vendita di azioni

Via libera del cda di Leonardo al collocamento azionario solo negli Usa di una quota di minoranza di Leonardo Drs, la controllata americana che è tra

i fornitori del Pentagono, dell'esercito americano e di enti della homeland security. La quota dovrebbe aggirarsi sul 25% del capitale: l'annuncio ufficiale è atteso oggi; l'operazione dovrebbe essere completata entro fine aprile. Il collocamento dei titoli dovrebbe essere indirizzato soprattutto verso investitori istituzionali, con la vendita diretta di azioni detenute dal gruppo: non ci sarà una quota di aumento di capitale. **Gianni Dragoni** — a pag. 12

-3,5 per cento
La perdita dell'indice Nasdaq ieri dopo il balzo dei rendimenti del Treasury

Mercati
Giù gli indici a Wall Street. Vendite tech

servizi a pagina 6

10
La scadenza minima in anni dei nuovi BTP

Il direttore generale Luigi Federico Signorini

Bankitalia
È Signorini il nuovo direttore generale
Colombo, Marroni — pag. 7

Titoli di Stato
BTP green al decollo Spread a quota 103
Gianni Trovati — a pag. 6

PANORAMA

ENTI LOCALI

Comuni, pronti 9mila progetti: finanziati il 70%, il 30% nel Recovery

Grazie a una concentrazione inedita di aiuti nazionali alla spesa in conto capitale degli enti locali, fra quest'anno e il 2022 i sindaci puntano a creare oltre 9mila cantieri, che insieme cumulano 5,1 miliardi di euro. Piccole opere sul territorio, spesso urgenti, già finanziate per una quota del 70% e il cui budget mancante sarà integrato dalle risorse del Recovery Plan. — a pagina 4

L'INCHIESTA DI MILANO

Rider, si profila il ricorso contro la maxi multa

Dopo l'inchiesta della Procura di Milano e la maxi multa da 733 milioni alle società di gestione dei rider, si delinea il ricorso contro la sanzione. Inoltre le aziende stanno valutando le forme di inquadramento del circa 60mila addetti. — a pagina 9

Presidente della Rai, **Marcello Foa**

MARCELLO FOA
«Una rete unica di news europea con oltre 40mila giornalisti»
Andrea Biondi — a pag. 8

CONTRATTO DI LAVORO

Porti, per i 20mila addetti un aumento di 100 euro

Con il nuovo contratto di lavoro, i 20mila lavoratori dei porti incassano un aumento totale pari a 100 euro. A questi vanno poi aggiunti i 300 euro di una tantum, e il contributo di 10 euro a carico delle aziende per il fondo per l'esodo anticipato. — a pag. 10

CALCIO E MEDIA

Sky: nell'Intesa Tim-Dazn criticità per la concorrenza

Secondo Sky, la partnership commerciale, finanziaria e tecnologica tra Tim e Dazn, in vista della gara per l'acquisizione dei diritti di trasmissione del campionato di Serie A per il ciclo 2021-2024, potrebbe generare criticità concorrenziali. — a pag. 13

IDEE & AZIONI POLITICHE
LA LEZIONE ANCORA VALIDA DELLA TERZA VIA
di **Natalino Irti** — a pagina 20

PLUS 24

Dopo un anno di pandemia ecco dove investire per la ripartenza
— domani con il questionario

ABC RENT.it

NOLEGGIO E VENDITA AUTO PER FAR CRESCERE IL TUO BUSINESS

SESTO S.G.

CERNUSCO S.N.

TRIBUNALE DI SANTA MARIA CAPUA VETERE

Si all'impianto dell'embrione anche se l'ex marito dice no

La donna può impiantare gli embrioni creati e crioconservati anche se il marito, ormai ex, si oppone. La volontà di tentare la gravidanza rende impossibile per l'uomo revocare un consenso validamente prestato. Con i conseguenti diritti e doveri morali ed economici legati all'assunzione della paternità. **Patrizia Maciocchi** — a pag. 27

Lo ha stabilito il Tribunale di Santa Maria Capua Vetere che ricorda come la possibilità di revocare il consenso finisce con il momento della fecondazione: da allora prevale il diritto alla vita dell'embrione. Conclusione considerata in linea con la legge 40 che identifica il concepito con l'embrione. **Patrizia Maciocchi** — a pag. 27

VERSO NUOVE REGOLE IVA

E-commerce più facile nella Ue
Abugnale, Ficola, Santacrose — a pag. 22





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Venerdì 26 febbraio 2021
Anno LXXVII - Numero 56 - € 1,20
Sant' Alessandro di AlessandriaDirezione, 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 0391-6990DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iletempo.it
e-mail: direzione@iletempo.it

IL COMMISSARIO CHENON NE AZZECCA UNA

Rieccolo: Arcuri è ancora qui

Doveva essere messo da parte e da giorni non veniva invitato nemmeno alle riunioni con Cts | *Ma ieri a sorpresa è spuntato alla riunione da Giorgetti sulla produzione dei vaccini* | *Ancora in campo il re dei flop che senza stile non ha rimesso il suo mandato al premier*

Il Tempo di Osho

Draghi fa la voce grossa sui vaccini al vertice Ue



"Intanto comincia ad abbassare la voce perché io non so tu' sorella"

Bechis a pagina 4

DI FRANCESCO STORAGE

Sarà la consegna del silenzio imposta da Mario Draghi ai suoi ministri, ma qualcuno dovrà rispondere ad una domanda. Che farete di Domenico Arcuri, si chiedono in molti. E lui, il commissario recordman dei sondaggi negativi tra gli italiani, insiste imperterriti nel restare aggrappato alla poltrona ricevuta da Giuseppe Conte. (...)

Segue a pagina 3

Ieri i funerali di Stato

L'ultimo saluto a Luca e al Carabiniere uccisi nell'attentato in Congo



Sereni a pagina 9

Europa League

La Roma batte il Braga e vola agli ottavi

Oggi a Nyon il sorteggio



Austini, Biafora e Carmellini alle pagine 28 e 29

I colleghi di partito chiedono al governatore di decidere il nome per la corsa al Campidoglio Pd contro Zingaretti sul candidato a Roma

Rottamazione e saldo e stralcio

Possibile rinvio di 2 mesi delle cartelle fiscali

Bonanni a pagina 7

... «Caro Nicola, basta litigare e sbrighiamoci a trovare un candidato sindaco per Roma». Un centinaio di iscritti al Pd romano hanno spedito una lettera aperta al segretario Dem Zingaretti chiedendogli di sbloccare l'empasse sul nome da candidare per la corsa al Campidoglio.

Magliaro a pagina 19

Per le fasce più disagiate

Lo sconto in bolletta diventerà automatico

Caleri a pagina 6

la **S** TORACIATA
Nel canone Rai devono aver messo un'aliquota Casalino

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

Il diario
di Maurizio Costanzo
Finalmente una buona notizia: il 1° marzo 2021 riaprirà il Mausoleo di Augusto, dopo moltissimi anni di chiusura al pubblico. Un bel successo, perché contestualmente sono iniziati i lavori di riqualificazione di Piazza Augusto Imperatore. Apprendo, inoltre, che il Mausoleo potrà essere visitato gratuitamente fino al 21 aprile, giorno in cui si celebra il Natale di Roma. Per i residenti l'ingresso resterà gratuito per tutto l'anno. Mi si dice che, quasi ovunque, è già «sold-out». Grazie al Comune di Roma che ci ha ridato il Mausoleo. Sicuramente visita interessante per i turisti, ma anche per i romani.

lo più "CROCCATE" in Italia!
MAKI multipack
CROCCANTELLA
so lo crocchi non stai nella pelle!

Venerdì 26 Febbraio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 47 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
*L'abbonamento obbligatorio al quotidiano con Capital e F&S Italia Oggi €2,90 + Capital €2,30

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €4,50*
Francia € 2,50



IO IL MIO QUOTIDIANO
110%
Niente Superbonus in caso di asseverazione tardiva
Poggiani a pag. 28

SOCIETÀ DI COMODO
La pandemia cambia anche le regole fiscali antielusive
Bongi a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Borsa - Il dlgs sui nuovi prospetti informativi
Impresa - Le linee guida Invitalia sulle proposte transattive delle agevolazioni Superbonus - Asseverazione tardiva, la risposta delle Entrate
IO ONLINE

Per Draghi e Bankitalia l'euro può durare solo se l'Eurozona diventerà uno stato federale. Un bel sogno
Tino Oldani a pag. 5

www.italiaoggi.it
Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Riparte la macchina del fisco

Al via la notifica di 50 milioni di cartelle e avvisi fiscali, ma scaglionati in un paio d'anni. Verso lo stop di due mesi per le rate della rottamazione

A pochi giorni dalla scadenza dei termini del decreto milleproroghe, l'orientamento è quello di avviare la ripresa delle notifiche delle cartelle e avvisi fiscali (sono 50 milioni) con la possibilità di uno scaglionamento di almeno due anni per la trasmissione degli atti da parte sia dell'Agenzia delle entrate sia degli agenti della riscossione. E di intervenire invece con uno stop, un rinvio fino ad aprile, dei pagamenti delle rate delle rottamazioni.
Bartelli a pag. 25

Rasi: l'immunità di gregge è lontana. La strategia vaccinale deve essere rivista



«Di questo passo l'immunità di gregge l'Italia non la raggiungerà mai. Lo ripeto: mai. La strategia vaccinale va completamente rivista». Guido Rasi, fino a pochi mesi fa direttore esecutivo dell'EmA, l'Agenzia europea del farmaco, spiega: «Noi italiani dobbiamo diventare partner dei produttori che hanno le licenze. E lo Stato deve investire nella ristrutturazione degli stabilimenti necessari per il processo produttivo e, a monte, deve favorire un accordo commerciale con chi detiene le licenze. Chiedendo in cambio una quota dei nuovi vaccini che verranno prodotti anche con il contributo dell'Italia. Così ha fatto la Germania».
Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO
Nel tempo della mondializzazione inarrestabile e rampante, le sorti di un paese importante ma anche piccolo come l'Italia dipendono dalla sua capacità di rapportarsi e di interagire nei confronti del mondo intero. Il nostro sistema salta di qualità lo si è visto plasticamente in occasione dell'ultimo vertice del G7 al quale partecipavano leader politici assai più come il presidente degli Usa Biden e, sia pure a livello inferiore, anche Angela Merkel ed Emmanuel Macron. Fra i partecipanti c'era anche, per la prima volta, Mario Draghi. Di solito il premier italiano, in questi consessi, fa la parte della ruota di scorta. Anche perché non conosce l'inglese, è aggregato ai traduttori. Come poi era serviziale, disponibile, consistente, anche se nessuno gli aveva chiesto di esserlo. Era un pozzo d'acqua a scarse. Draghi invece è stato al centro dei dibattiti. È stato ascoltato con deferenza perché i suoi interlocutori lo riconoscono un vero leader globale. Nonostante fosse italiano. Spiace dirlo, ma è così.

SAVINI TRA DUE FUOCHI
I leghisti ortodossi scappano e FdI accoglie i dissidenti
a pag. 8

ENTRATE
Beni immateriali rivalutabili anche se non sono in bilancio
a pag. 23

COME PUÒ RINASCERE
Conte è stato cancellato dagli avvenimenti o si è nascosto?
Bertanconi a pag. 5

ALLA MINORANZA
Zingaretti minaccia un congresso subito
Antonella a pag. 4

FU REALIZZATO DAI NAZISTI
Il grande bunker di Amburgo sarà destinato agli eventi
Giardina a pag. 14

DI DIECI ANNI
La Francia allunga la vita ai suoi impianti nucleari
Mercuriali a pag. 13

IN TUTTA ITALIA
MilanoCard investe sulle edicole-chiosco con servizi
Pizzotta a pag. 18

Nexia Audirevi
Audirevi Scuola

2 MODULI
20 ORE
20 CFU

Corsi per Revisori Legali
Accreditati al MEF

1° MODULO - 10 ORE
LA REVISIONE: ASPETTI SIGNIFICATIVI PER LE VERIFICHE DI AUDIT
2 - 9 - 16 - 23 - 30 marzo 2021
dalle 10:00 alle 12:00

2° MODULO - 10 ORE
LA REVISIONE LEGALE NELLE NANO IMPRESE
20 - 27 APRILE 2021 e 4 - 11 - 18 MAGGIO 2021
dalle 10:00 alle 12:00

WEBINAR
RELATORI
Anna Ruggieri
Direttore Tecnico Audirevi S.p.A.
Aldo Ponzi
Director Audirevi S.p.A.

ISCRIVITI
www.audirevi.it

Audirevi Scuola
via Paolo da Cannobio, 33
20122 Milano
+39 0287070700
formazione@audirevi.it

Cin «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più; Cin «Le nuove regole per studi e emittenti» a € 8,90 in più; Cin «Tadr 2021» a € 9,00 in più; Cin «Il dizionario dei bilanci 2021» a € 6,00 in più; Cin «Il manuale del superbonus» a € 6,00 in più



LA NAZIONE

VENERDÌ 26 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Toscana, Giani: «Per evitare la terza ondata»

Domani Siena e Pistoia tornano in rosso
«Meglio agire subito»

Ulivelli a pagina 7



In provincia di Prato

Si toglie la vita nell'agenzia in crisi da covid

Bruschi a pagina 7

ristora
INSTANT DRINKS

Balzo dei contagi, scattano i lockdown

Ventimila nuovi infetti. Bologna in arancione scuro, stretta sulle scuole in molte regioni. Variante sconosciuta in Lombardia
Draghi striglia i colossi dei vaccini: basta scuse, bisogna accelerare. Ecco dove si potrebbero produrre le dosi in Italia

Servizi
da p. 3 a p. 7

I rider pagati 4 euro a consegna

La ricostruzione e l'abolizione della schiavitù

Michele Brambilla

Ne abbiamo dato notizia ieri: la Procura di Milano impone a sei cosiddetti «colossi del delivery» di assumere 60mila rider. Cioè sessantamila di quei giovani - ma a volte tutt'altro che giovani - che in bicicletta o in motorino, con il sole e con la pioggia, con la nebbia e con la neve, ci portano a casa le pizze, la spesa, gli oggetti più disparati acquistati online. Il tutto per quattro euro a consegna. Lordi, s'intende.

Ne avevamo dato notizia nei giorni scorsi: il quotidiano spagnolo *El Mundo* ha rivelato quanto guadagna Lionel Messi per giocare nel Barcellona: 555.237.619 euro, cioè più di mezzo miliardo, in quattro anni. Lordi, s'intende.

Continua a pagina 2

INTERVISTA A ORNELLA VANONI: A 86 ANNI UN NUOVO ALBUM E SANREMO
«MI SENTO ANCORA COME UNA BAMBINA, VIVO CON LA STESSA IRONIA»

MA IO DICO
DOMANI È UN ALTRO GIORNO
Spinelli alle pagine 14 e 15

Ornella Vanoni, nata nel 1934

DALLE CITTÀ

Firenze

Il prefetto in visita
«Facciamo argine alle mafie»

Intervista di Privitera in Cronaca

Firenze

Conte torna in aula
Cresce l'attesa
Ma c'è chi protesta

Mugnaini in Cronaca

Firenze

Negozi in fuga dal centro
Ancora affitti troppo cari

Pieraccini in Cronaca



I due partiti non hanno digerito il dopo Conte

Il big bang di Pd e M5s
Liti, divisioni e coltellate

Colombo e Polidori alle pagine 10 e 11



Verdi nel mirino del politicamente corretto

Ossessione antirazzista
A processo anche l'Aida

Serafini a pagina 17

tda informatica
SOFTWARE HOUSE

Trend .NET Enterprise

Il software gestionale ERP smart e flessibile per aziende ed industrie.

Richiedi una demo! 0721 200 178 - www.tdainformatica.com


 GLS
corriere espresso

la Repubblica


 GLS
corriere espresso

Fondatore Eugenio Scalfari

il venerdì

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 48

Venerdì 26 febbraio 2021

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,00

Draghi: "La Ue cambi passo una dose di vaccino a tutti"

Il premier chiede una diversa strategia nella produzione e somministrazione delle fiale. Ma la Commissione frena. Nessun bando all'export. Accordo solo sul lancio del "certificato verde" che consentirà i viaggi agli immunizzati

In Italia 20 mila nuovi contagi, altre tre regioni in arancione

Il commento

Perché Bruxelles non può perdere questa sfida

di Claudio Tito

Nell'estate scorsa l'accordo sul Recovery Fund ha rivoluzionato le abitudini e ha corretto alcuni dei difetti strutturali dell'Unione europea. È stata una scelta assunta al confine della disperazione. La Comunità aveva intuito che il collasso economico e sociale provocato dalla pandemia non stava soltanto schiacciando la solidità finanziaria e il benessere di molti Stati membri, ma stava soprattutto sgretolando le fondamenta dell'Ue. Il coronavirus ne stava intaccando la ragione prima. I partner avevano bisogno di compiere, proprio in quel momento, il salto da unità monetaria a unità solidale. In gioco c'era la sopravvivenza di un progetto non la sua prosecuzione tattica. Come in ogni guerra, il nemico più forte può essere battuto con un'alleanza.

● continua a pagina 28

Dare priorità alle prime dosi, così da vaccinare più persone il prima possibile. È la proposta del premier Mario Draghi al vertice europeo. Primo via libera ai passaporti digitali per chi è immunizzato.

di Berizzi, Bocci, Casadio
Ciriaco, D'Argenio
Di Raimondo, Foschini, Lopapa
Mania, Mastrobuoni, Tonacchi
Vecchio e Ziniti

● da pagina 2 a pagina 8

Viminale

Lamorgese blocca l'offensiva della Lega

di Emanuele Lauria

● a pagina 6

Cinquestelle

Vertice M5S Grillo apre a Conte leader

di Annalisa Cuzzocrea

● a pagina 11

A Roma i funerali di Attanasio e Iacovacci

Due famiglie e un solo dolore "Non erano eroi, sono angeli"

di Concita De Gregorio



▲ In braccio Una delle figlie dell'ambasciatore Attanasio con un carabiniere

● a pagina 15

Congo, reportage dal luogo dell'agguato

Ritorno sulla strada del sangue "Qui comandano i predoni"

dal nostro inviato Pietro Del Re



▲ A Kibumba La strada dell'agguato al convoglio Onu, avvenuto lunedì scorso

● a pagina 14

Diritti

Le donne e l'uomo mascherato

di Natalia Aspesi

Penso a Marta Cartabia alla Giustizia, a Luciana Lamorgese agli Interni, a Paola Ansuini a capo della comunicazione di Palazzo Chigi, a Francesca Bria a capo del Fondo italiano per l'innovazione, e a tutte le altre italiane, e sono sempre di più, che occupano ruoli di responsabilità. E mi chiedo: quando queste signore erano giovani donne, qualcuno, un uomo, ha detto loro "stai zitta! Non capisci! Non puoi farcela! Impara a cucinare perché studiare non è per te! Avrai mica le tue cose!" eccetera?

● continua a pagina 29

Procreazione anche senza consenso dell'ex

di Del Porto e Sannino

Potrà diventare madre grazie a un embrione congelato del suo ex marito. Nonostante quel matrimonio sia finito. E a dispetto del parere contrario dell'uomo, che ormai ha un'altra vita e un'altra donna. Storia di una coppia che ha combattuto in Tribunale e di una decisione che interroga temi di diritto costituzionale e bioetico.

● a pagina 19

Domani



L'inserto Robinson e gratis le poesie di García Lorca



ORO ROSSO
PASSIONE
FASSONE
MACELLERIE D'ECCELLENZA
STORIA
PAESAGGIO
TRADIZIONE
CONSORZIO DI TUTELA
TENERA
MAGRA
AGRICOLTURA
TRACCIABILITÀ
CARNE
CONDIZIONE FAMILIARE
ITALIANA
CERTIFICATA
RAZZA PIEMONTESE

Coalvi

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: pubblicitasmanzoni.it

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

NZ

Rider Dopo l'inchiesta di Greco si va verso il primo sciopero

FABIO POLETTI - P.13

Los Angeles Rapiti i cani di Lady Gaga "Offro mezzo milione a chi li trova"

FRANCESCO SEMPRINI - P.17



Fai È una ferrovia il luogo del cuore Vince la Cuneo-Nizza, il treno di Cavour

RENATO RIZZO - P.25



LA STAMPA



VENERDÌ 26 FEBBRAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.56 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

BOOM DI CONTAGI: IERI QUASI VENTIMILA MALATI. UN PIANO TAGLIA-BUCROCRAZIA PER PRODURRE LE FIALE IN ITALIA

Draghi: sì al passaporto vaccinale

Oggi sei Regioni verso l'arancione. Salvini: "Basta paure". Il Pd: "Così porta il Paese fuori strada"

LO SCONTRO

Sottosegretari rabbia 5S-Dem E Zingaretti apre la giunta ai grillini

FEDERICO CAPURSO



Il premier Mario Draghi - PP.10-11

IL COMMENTO

IL SUBGOVERNO DEI PEGGIORI

ANDREA MALAGUTI

Siamo vittime di una distorsione ottica. Avevamo creduto al governo dei migliori, ci troviamo di fronte a un pericoloso ircoerco che prima ci ammalia e poi ci atterrisce. E' come se ogni cosa fosse fuori fuoco. Da un lato Draghi e i suoi tecnici superqualificati, algoritmi a sangue freddo apparentemente capaci di tutto, ma di discutibile empatia e abituati a fissare il nulla con un'espressione messa a punto negli anni, dall'altro gli ego arroventati e le competenze rudimentali di leader politici (absit iniuria verbis) che a meno di due settimane dall'insediamento del nuovo esecutivo extralarge hanno ripreso a gracchiare, insensibili al dovere del contenimento istituzionale. Un governo afflitto da un evidente disturbo bipolare. Dell'umore, del sapere e persino dell'essere.

CONTINUA A PAGINA 21

LE INTERVISTE

La Banca Mondiale Il Fondo monetario "A rischio le dosi per i Paesi poveri" "Bene Supermario ma tagliate il debito"

PAOLO MASTROLILLI - PP.7-9

L'AGGUATO IN CONGO

Nel 2018 Attanasio chiese il raddoppio della scorta, gli dissero di no

GRAZIALONGO



I funerali di Luca Attanasio e Vittorio Iacovacci nella basilica romana di Santa Maria degli Angeli

AMABILE - PP.2-3

ORA QUALCUNO CI DICA PERCHÉ

ALBERTO SIMONI

Vorremmo sapere perché, quando Luca Attanasio nel settembre del 2017 prese servizio a Kinshasa come ambasciatore italiano, si trovò con una scorta dimezzata rispetto al predecessore. Due uomini, anziché

quattro. Due sono "una tutela". Nulla in un Paese come il Congo. Se la questione fosse di mera pecunia - risparmiare spese di trasferte e diarie - sarebbe grave. Se fosse un errore di valutazione sarebbe devastante. - P.21

LA STORIA

LATIFA SCRIVE DAL PASSATO

GIORDANO STABILE

La principessa Latifa torna a far parlare di sé ma purtroppo non con una prova che sia ancora in vita. La lettera che i suoi amici hanno fatto riemergere ieri risale a un anno fa, più o meno la stessa epoca del video diffuso la settimana scorsa, dove denunciava la sua prigionia in una villa del padre. La missiva, fatta avere alla polizia della contea di Cambridge, chiede alle autorità britanniche di indagare sulla scomparsa della sorella Shamsa, vista per l'ultima volta nelle strade della città universitaria il 19 agosto del 2000, quando aveva diciannove anni. Da allora non si è saputo più nulla. - P.18



LA SENTENZA

QUEI FIGLI NATI DALL'EGOISMO

ANNAMARIA BERNARDINI DE PACE

L'ideale, per un bambino, è nascere nella gioia e nello stupore; ma anche nella gratitudine verso la vita. Da parte di due genitori che l'hanno fortemente, insieme, desiderato e voluto. Peraltro, ci sono anche bambini che nascono nel dolore, bambini che nascono già orfani, bambini mai nati perché crioconservati all'infinito e addirittura bambini uccisi prima di nascere. Tutto è lecito e consentito dalla legge. Tuttavia, dal punto di vista morale e affettivo, ma anche nella visione giuridica del problema, si possono fare molte osservazioni e si possono assumere posizioni diverse, a volte opposte.

CONTINUA A PAGINA 21 AMMALIATO - P.13



BUONGIORNO

Il ganzo occidentale

MATTIA FELTRI

La nostra buona coscienza s'è nutrita d'autocompiacimento alla condanna di Eyad al-Charif, torturatore al servizio del regime di Bashar al-Assad. Il tribunale di Coblenza gli ha rifilato quattro anni e mezzo fra l'esultanza comprensibile delle vittime e un po' ovunque s'è scritto di sentenza storica. Ma quell'aggettivo - storica - in me l'ha sostituito un altro - indecifrabile - poiché non capivo quale forza del diritto attribuisse alla Germania il potere di giudicare un cittadino siriano per reati commessi in Siria su cittadini siriani. Poi l'ho scoperto: si chiama competenza universale, su cui si fondarono il processo di Norimberga ai gerarchi nazisti (1945-46) o quello di Gerusalemme ad Adolf Eichmann (1961). Secondo il diritto internazionale, il genocidio, i crimini contro l'umanità, contro la pace

e di guerra non conoscono competenza territoriale: sono universali e perseguibili universalmente. La difficoltà di applicare il principio è intuibile, Norimberga fu il tentativo un po' strabocchevole di certificare con timbro giuridico la follia nazista, Gerusalemme lo fu di dare un'evidenza ufficiale alla Shoah, casi enormi, e difatti qualcosa di simile s'è visto coi tribunali speciali sul Ruanda e l'ex Jugoslavia. Ma qui - storico! - si muove un tribunale ordinario per mandare un segnale, ha detto il procuratore, a chi calpesta i diritti umani. Caspita, quanto siamo ganzi. Eppure, siccome la Germania contratta scambi per oltre 200 miliardi con una superpotenza come la Cina, non sono proprio sicuro al cento per cento che, se Xi Jinping capitatesse dalle parti, gli farebbero un mazzo così.

Advertisement for Palzola featuring a woman and a child, with the text "Dolce o piccante un peccato di gola" and the website palzola.it.

Advertisement for Nobis Assicurazioni featuring a woman in a headset, with the website www.nobis.it.

CONTRATTO DI LAVORO

Porti, per i 20mila addetti un aumento di 100 euro

Intesa tra Assiterminal, Assologistica, Fiseuniport, Assoport e Filt, Fit e Uil Una tantum di 300 euro e 10 euro per il fondo esodo Logistica: stop alle trattative

CRISTINA CASADEI - Con il nuovo contratto di lavoro, i 20mila lavoratori dei porti incassano un riconoscimento economico a tre cifre, che, considerato l' aumento e l' Edr (elemento distinto della retribuzione) arriva a 100 euro. A questi vanno poi aggiunti i 300 euro di una tantum e il contributo di 10 euro a carico delle aziende per il fondo per l' esodo anticipato che è uno degli elementi qualificanti di questo contratto. Assiterminal, Assologistica, Fiseuniport e **Assoport** hanno siglato con i sindacati di categoria, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti l' ipotesi di rinnovo del contratto che sarà valida fino al 31 dicembre del 2023 e prevede un incremento mensile a regime, nel novembre del 2023, sul 4° livello, di 100 euro lordi, di cui 20 a titolo di elemento distinto della retribuzione. L' aumento verrà corrisposto in 4 tranches, 30 euro da ottobre 2021, 20 da luglio 2022, 30 da settembre 2023 e infine da novembre 2023 altri 20 euro a titolo di elemento distinto della retribuzione. L' Edr sarà uguale per tutti i livelli, sarà erogato per 13 mensilità (separatamente all' Edr di 10 euro dell' accordo del 2015) e non avrà incidenza su qualsiasi altro istituto contrattuale. Le tranches degli aumenti lordi sui minimi saranno invece conglobate per i diversi livelli professionali in sede di stesura definitiva del testo dell' accordo. Tra gli elementi qualificanti di questo accordo c' è sicuramente l' attenzione al ricambio generazionale e al sostegno all' esodo anticipato. Il contratto prevede che i datori di lavoro verseranno un contributo mensile per 13 mensilità per ogni dipendente nel costituendo "fondo" di accompagnamento all' esodo anticipato che era stato deciso a inizio del 2020 e che avrà decorrenza dal primo gennaio del 2022. Qualora, a seguito degli approfondimenti della materia non dovessero rientrare tra i beneficiari del fondo i dipendenti delle **Adsp** e gli amministrativi delle imprese, imprese e sindacati individueranno il riconoscimento economico da attribuire agli interessati al posto del versamento al fondo. Per la parte economica è stata prevista anche una tantum (che non concorrerà nel computo di nessun istituto contrattuale), identica a tutti i livelli, pari a 100 euro per il 2021, altri 100 per il 2022 e ulteriori 100 per il 2023. I segretari generali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti Stefano Malorgio, Salvatore Pellecchia e Claudio Tarlazzi, spiegano che l' accordo «è importante per l' intero settore che non si è mai fermato seppur coinvolto dagli effetti della pandemia. Un rinnovo, questo, che ancora di più afferma la centralità del contratto collettivo quale strumento regolatorio dell' intero settore chiamato ad affrontare non poche sfide, a partire dalla rinascita economica italiana post pandemia». Per un negoziato che si chiude ce ne sono diversi ai blocchi di partenza o aperti da un periodo più o meno lungo. Tra l' altro ricordiamo che si sono aperti i negoziati per i rinnovi dei contratti del terziario e il 9 marzo sono previsti gli attivi unitari dei delegati sindacali di Filca, Fillea e Feneal che dovranno approvare la piattaforma per il rinnovo da inviare ad Ance e Coop: per la parte economica l' aumento richiesto dovrebbe essere di 100 euro. Aperte, sebbene in salita, le trattative per il rinnovo del contratto multiservizi, scaduto da 7 anni e per quello della vigilanza privata. Si sono invece interrotte le trattative per il rinnovo del contratto logistica trasporto merci e spedizioni, scaduto da oltre un anno. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Nuove frontiere della logistica marittina-portuale: Unipi lancia il master del futuro

La Nazione

Pisa, 25 febbraio 2021 - Appuntamento venerdì 26 febbraio alle 15 con l'inaugurazione della prima edizione del Master in Smart and Sustainable Operations in Maritime and Port Logistics dell'Università di Pisa. All'evento interverranno fra gli altri il Presidente di Confindustria Livorno Massa Carrara, dott. Piero Neri e il Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale, dott. Zeno D'Agostino. L'iniziativa è patrocinata dal Comune di Livorno, Confetra, Assoport, Agenzia delle dogane e dei Monopoli e realizzata grazie al concorso di tutte le aziende del network del Master. Il Master è percorso di alta specializzazione post-laurea che mette al centro della proposta formativa i temi della sostenibilità, dell'efficienza, della digitalizzazione e, più in generale, i principi di Industria 4.0 applicati al sistema logistico marittimo-portuale. In virtù della sua innovatività, il Ministero dello Sviluppo Economico lo ha selezionato tra i 'progetti innovativi di formazione in industrial engineering e management di impresa' mettendo a disposizione alcune borse di studio. Frutto della collaborazione tra il Polo Sistemi Logistici dell'Università di Pisa, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, la Camera di Commercio Maremma e Tirreno e Federmanager Livorno, il Master ha l'obiettivo di formare profili professionali dotati di un mix di conoscenze e competenze multidisciplinari, in grado di gestire in modo sinergico gli aspetti tecnici, tecnologici, legali e manageriali, fondamentali per guidare l'innovazione del settore Marittimo e Portuale in modo sostenibile. La prima edizione del Master ha riscosso un ottimo successo in termini di iscrizioni, incontrando sia i bisogni di giovani laureati, sia di professionisti già operanti nel settore. Sono ben 29, infatti, gli allievi ordinari iscritti, ai quali si aggiungeranno gli uditori che potranno frequentare anche parzialmente uno o più moduli. Gli allievi provengono da diverse regioni italiane ed hanno in prevalenza una formazione Giuridica, Economica o Tecnico-ingegneristica. Il Master durerà 12 mesi in formula part-time, le lezioni si terranno il venerdì pomeriggio ed il sabato. Il percorso didattico prevede 300 ore di lezioni frontali, in cui le lezioni teoriche si alterneranno con attività pratiche (quali esercitazioni in aula, lavori di gruppo e analisi di casi studio), e 500 ore di tirocinio o project work, che permetteranno ai partecipanti di confrontarsi con casi pratici reali in collaborazione con le aziende del network. Data l'emergenza sanitaria in corso, il Master prenderà avvio in modalità digitale: le lezioni saranno tenute a distanza mediante la piattaforma Microsoft Teams. Per partecipare all'inaugurazione scrivere a: master-ssompl@polologistica.unipi.it Maggiori informazioni: <https://www.unipi.it/index.php/unipieventi/event/5572-smart-and-sustainable-operations-in-maritime-and-port-logistics>.

LA NAZIONE PISA

CRONACA SPORT COSA FARE EDIZIONI VARIANTE BRAGLAMA UN ANNO DI COVID

HOME PISA CRONACA NUOVE FRONTIERE DELLA LOGISTICA

25 febbraio 2021

Nuove frontiere della logistica marittina-portuale: Unipi lancia il master del futuro

Ai via la prima edizione. L'inaugurazione è venerdì 26 febbraio alle 15

Condividi su Facebook Twitter Print Commenta

Condividi su Facebook Twitter Print Commenta

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE

CRONACA
Nuovo Dpcm Draghi: i colori restano. Domani la prima bozza

CRONACA
Attanasio e Iacovacci, funerali di Stato. "Angoscia perché manca la pace"

CRONACA
La Campania teme la zona rossa. De Magistris: "Vere simili tornarci"

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE

CRONACA
Nuovo Dpcm Draghi: seconde case e ristoranti, tutte le novità

Porto di Trieste, traffici in ripresa da fine 2020

L' impatto della pandemia sull' attività del porto di Trieste è stato contenuto e alcuni segmenti hanno registrato una crescita. Il comparto più dinamico si è rivelato il Ro-Ro che è cresciuto del 7% sul 2019, grazie al consolidamento dei risultati positivi dell' ultimo trimestre del 2020 toccando le 243.500 unità transitate. E nel singolo mese di dicembre, ha virato ulteriormente al rialzo, registrando un aumento del 25 «I dati ci restituiscono un' idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri dalla fase pre-Covid», ha fatto sapere Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**. «Se misuriamo il **sistema** sul valore prodotto per il territorio e non solo sui numeri statistici, va rilevato che l' anno scorso il porto ha fatto passi da gigante». Guardando alla movimentazione complessiva del porto triestino, sono stati superati 54 milioni di tonnellate di merce (-13% su base annuale), ascrivibili alle rinfuse liquide (-13%) con 37,5 milioni di tonnellate movimentate, corrispondente a circa il 73% del calo dei volumi totali. Fortemente colpito anche il segmento delle rinfuse solide (-70%), mentre decisamente più moderato l' arretramento delle merci varie (-5%), che nel mese di dicembre, in controtendenza, è tornato a crescere (+3%). Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, nel 2020 lo scalo giuliano ha operato 8 mila treni (-17%). Anche in questo caso non ha pesato la pandemia, ma il ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina. Nel Porto di Monfalcone la movimentazione complessiva è stata pari a 2.900.000 tonnellate di merce, in flessione del -28% rispetto al 2019.

Porto di Trieste, traffici in ripresa da fine 2020

L' impatto della pandemia sull' attività del porto di Trieste è stato contenuto e alcuni segmenti hanno registrato una crescita. Il comparto più dinamico si è rivelato il Ro-Ro che è cresciuto del 7% sul 2019, grazie al consolidamento dei risultati positivi dell' ultimo trimestre del 2020 toccando le 243.500 unità transitate. E nel singolo mese di dicembre, ha virato ulteriormente al rialzo, registrando un aumento del 25 «I dati ci restituiscono un' idea di un porto in salute e la curva di traffico si è un po' rialzata a fine anno per alcuni settori, ma bisognerà attendere ancora, per tornare ai numeri dalla fase pre-Covid», ha fatto sapere Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**. «Se misuriamo il **sistema** sul valore prodotto per il territorio e non solo sui numeri statistici, va rilevato che l' anno scorso il porto ha fatto passi da gigante». Guardando alla movimentazione complessiva del porto triestino, sono stati superati 54 milioni di tonnellate di merce (-13% su base annuale), ascrivibili alle rinfuse liquide (-13%) con 37,5 milioni di tonnellate movimentate, corrispondente a circa il 73% del calo dei volumi totali. Fortemente colpito anche il segmento delle rinfuse solide (-70%), mentre decisamente più moderato l' arretramento delle merci varie (-5%), che nel mese di dicembre, in controtendenza, è tornato a crescere (+3%). Per quanto riguarda la movimentazione ferroviaria, nel 2020 lo scalo giuliano ha operato 8 mila treni (-17%). Anche in questo caso non ha pesato la pandemia, ma il ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina. Nel Porto di Monfalcone la movimentazione complessiva è stata pari a 2.900.000 tonnellate di merce, in flessione del -28% rispetto al 2019.

Il Piccolo

Trieste

Gli appetiti delle mafie sui cantieri di A4 e Porto

Nella relazione sul primo semestre 2020 la Dia accende il faro su riciclaggio e operazioni sospette legate all'emergenza Covid. Tre le interdittive emesse

LUANA DE FRANCISCO

udineC' è la premessa, inesorabile nel ricordare a una regione che, fino a qualche anno fa, pensava ancora di essere dotata di un'immunità taumaturgica, di rappresentare invece e «ormai da tempo un territorio di possibile espansione della criminalità organizzata». E ci sono i contenuti, articolati in una serie di operazioni di polizia giudiziaria - in primis, i blitz antidroga lungo le rotte balcanica e olandese -, tutte culminate in arresti e sequestri nelle sue quattro province. La relazione della Direzione investigativa antimafia sul primo semestre 2020 conferma, qualora le parole del procuratore generale del Fvg e del procuratore distrettuale di **Trieste** non fossero bastate, gli interessi della malavita legata a doppio filo con 'ndrangheta, camorra, cosa nostra e sacra corona unita verso il tessuto produttivo del Friuli Venezia Giulia. «Sebbene a oggi non si rilevino ancora procedimenti conclusi con condanne per reati associativi di tipo mafioso - si legge -, nel tempo, le investigazioni hanno messo in luce l'esistenza di proiezioni delle "mafie tradizionali", nella maggior parte dei casi impegnate in operazioni di riciclaggio». Il punto di partenza e di arrivo di qualsiasi analisi sta tutto qui: la necessità di lavare il denaro sporco e le occasioni di investimento che una regione come la nostra offre. Prova ne sia il numero crescente delle segnalazioni di operazioni sospette (e originate in netta prevalenza da enti creditizi): 1.254 quelle raccolte tra gennaio e giugno scorsi, di cui 415 attinenti alla criminalità organizzata e 839 a reati spia (quelli ritenuti più indicativi di dinamiche riconducibili alla presunta presenza di aggregati di matrice mafiosa, dall'usura all'estorsione). Nello stesso periodo del 2019 le segnalazioni erano state 1.116. E visto che parliamo di mesi marchiati dall'esordio della pandemia, la relazione rileva anche come le operazioni sospette potenzialmente relative all'emergenza Covid siano state 95. Una propensione per gli affari, quella manifestata anche a Nord-Est dalle mafie, «che passa attraverso una mimetizzazione attuata mediante il "volto pulito" di imprenditori e liberi professionisti - scrive la Dia -, attraverso i quali si presentano alla pubblica amministrazione, con modalità d'azione silente che non desta allarme sociale». Perché ciò che interessa, qui, non è il controllo del territorio, bensì la gestione del mercato. Da qui la maggiore difficoltà nel riconoscere il "nemico" e, nondimeno, i nuovi strumenti adottati per prevenirne l'attacco. Su tutti, le interdittive antimafia, finalizzate a impedire che imprese potenzialmente infiltrate dalla criminalità organizzata ottengano o mantengano licenze e contributi pubblici o abbiano rapporti con gli enti pubblici. In Friuli Venezia Giulia le prefetture ne hanno emesse 3 in un solo semestre e non è cosa da poco se si considera che per tutto il 2019 non se ne era mai fatto ricorso. «Negli ultimi anni, il Fvg è stato interessato da attività di riciclaggio di dimensione transnazionale - evidenzia la relazione -. Alcune opportunità sono state favorite dagli ingenti investimenti connessi con la realizzazione delle grandi opere, che hanno attirato anche i capitali di provenienza illecita. Tra tutti, i lavori di ampliamento dell'autostrada A4 e del **porto di Trieste**». E che siano proprio i grandi cantieri e il **porto** franco ampliato i sorvegliati speciali della Dia, che a **Trieste** è diretta dal tenente colonnello Giacomo Moroso, è provato anche dalla recente interdittiva antimafia recapitata alla "Petrol lavori spa" di San Dorligo della Valle, presente tanto al **porto** giuliano, quanto a Fincantieri, e allora amministrata ancora da Walter Radin.





Il Piccolo

Trieste

Provvedimento che il prefetto di **Trieste** ha revocato soltanto dopo che il titolare, cioè colui che con i suoi precedenti giudiziari aveva gettato un' ombra sull' impermeabilità dell' azienda, ha abbandonato ogni carica societaria.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

la delibera approvata in giunta

Accordo di programma per il Porto vecchio: il primo ok alla firma

Ultimato il passaggio in Comune, oggi tocca alla Regione La prossima settimana la sottoscrizione, prevista giovedì

GIOVANNI TOMASIN

La giunta comunale ha approvato ieri la delibera che autorizza il sindaco Roberto Dipiazza a sottoscrivere l' Accordo di programma sul Porto vecchio, mentre quella regionale si accinge a dare oggi il suo via libera. Dopo nove mesi di rinvii, la firma verrà infine al mondo la prossima settimana, e potrà - almeno sulla carta - le basi per mettere sul mercato i magazzini del Porto vecchio. E quindi rivitalizzare l' intera area. Manca ancora il crisma dell' ufficialità, ma salvo ulteriori contrattempi la cerimonia è prevista per giovedì prossimo, nella Centrale idrodinamica dell' antico scalo. Arriva così alle battute finali una procedura che ha accompagnato per tutto l' anno passato le vicende di Regione e Comune, che a fine 2019 avevano fissato solennemente la firma all' aprile del 2020. Gli uffici delle tre istituzioni (**Autorità portuale** compresa) si sono poi confrontati per mesi su come conciliare le esigenze di ognuno, compito non scontato all' interno di un' area comunale in cui resterà una significativa presenza **portuale** e su cui anche la Regione ha intenzione di installarsi. Nelle ultime settimane, però, al netto di qualche episodio di tensione fra Comune e Regione (o forse grazie ad esso), il processo ha subito un' accelerazione. L' altro ente firmatario, l' **Autorità di sistema portuale**, ha dato da tempo la sua disponibilità a procedere, sicché nulla osta ormai. La giunta comunale ha approvato nel primo pomeriggio di ieri il documento che autorizza il sindaco a procedere con la firma. Per Roberto Dipiazza si tratta di un risultato importante in vista della prossima campagna elettorale, in cui il Porto vecchio sarà oggetto di dibattito fino allo sfinimento. L' assessore regionale alle Infrastrutture Graziano Pizzimenti porterà una delibera analoga oggi in giunta regionale e aspetta di vederla approvata per commentare, anche se la sua approvazione è fuori discussione. L' Accordo di programma per il Porto vecchio, ricordiamo, comprende la fondazione del Consorzio Ursus (che dovrà poi gestire le operazioni di vendita dei magazzini), la ripartizione immobiliare dell' area (cosa resta a chi, cosa va venduto e cosa no) e la variante al piano regolatore che il Consiglio comunale avrà poi un mese di tempo per ratificare. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

le ipotesi sul tavolo del municipio

Due rotatorie fra via Svevo e Campi Elisi

La prima davanti alle Torri d' Europa, la seconda all' incrocio via von Bruck-via San Marco. Da reperire 700 mila euro totali

BENEDETTA MORO

Ogni dieci minuti passano almeno cinque camion. Troppi per una via ad alto scorrimento e attraversamento pedonale come via Svevo, in particolare nel punto in cui si trova il centro commerciale. Ecco perché il Comune ha pensato a due rotatorie, una all' incrocio tra via Svevo e via Doda, e una tra via Von Bruck e via San Marco. Un progetto preliminare nel primo caso, uno di fattibilità nel secondo sono già pronti. Ma se l' intenzione c' è, i fondi non ancora: servono 350 mila euro a infrastruttura. Intanto nei giorni scorsi la VI commissione consiliare si è riunita di fronte alle Torri d' Europa per un sopralluogo richiesto dal consigliere comunale di Fi Michele Babuder. Il forzista ha rappresentato le esigenze di residenti, fruitori del centro commerciale e della vicina palestra all' interno dell' ex Gaslini. «Ho ritenuto opportuno effettuare un sopralluogo, grazie anche alla disponibilità degli uffici, in considerazione delle numerose segnalazioni ricevute - ha spiegato -. C' è un notevole flusso veicolare, soprattutto di mezzi pesanti che escono dal Porto. Ma, in generale, il traffico di quegli incroci è molto pericoloso sia per i pedoni, causa la mancanza di attraversamenti sicuri, sia per tutti i veicoli. Una situazione che sarà resa ancor più insostenibile non appena prenderanno avvio i traffici della Piattaforma logistica, di cui ovviamente siamo ben lieti». Dal canto suo, il Comune, presente sul posto con l' ingegner Giulio Bernetti, direttore del dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità, aveva già avviato la ricerca di una soluzione al problema viste le criticità rilevate in queste aree: appunto con la realizzazione dei progetti per le due rotatorie, a cui per ora manca una copertura finanziaria. A questo proposito c' è stato nelle scorse settimane un altro sopralluogo per una richiesta di finanziamento all' **Autorità portuale**. L' ipotesi al momento è allo studio, fanno sapere dall' **Authority**. Una volta reperiti i fondi, poi le due rotatorie verranno realizzate in due anni. «Adesso non sono inserite nel piano delle opere triennale», sottolinea l' assessore ai Lavori pubblici Elisa Lodi. Così l' assessore all' Urbanistica Luisa Polli: «È un problema che nasce dalla movimentazione dei mezzi del Porto - spiega -. Le due rotatorie comunque risolveranno solo momentaneamente il problema». «Il problema si risolverà definitivamente con una rampa, già prevista nell' ambito dell' Accordo di programma per la Ferriera», spiega Bernetti. La rampa collegherà l' area dell' ex impianto siderurgico alla Gvt. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

INTERROGAZIONE PARLAMENTARE

Azione chiede risposte sul Porto Franco

Interrogazione parlamentare del movimento Azione sul **porto** di **Trieste**. Destinataria i neo ministri dell' Economia e delle Finanze, Daniele Franco, e delle Infrastrutture e Trasporti, Enrico Giovannini. Nell' interrogazione, presentata dal senatore Matteo Richetti, si chiede «di sapere se i due sono a conoscenza dell' extraterritorialità doganale del **porto** e se intendano porre rimedio alle inaccettabili omissioni che per decenni hanno impedito al **Porto Franco** di **Trieste** di godere delle migliori condizioni doganali possibili, così come sancito dai trattati internazionali». Questa interrogazione, come sottolineato dalla referente provinciale di Azione, Daniela Rossetti, è figlia di un precedente incontro con il presidente dell' Autorità portuale dell' Adriatico orientale Zeno D' Agostino. --L.D.

L.D.

Riciclaggio di denaro sporco così la mafia si infiltra in regione

Nella relazione della Dia per il primo semestre 2020 anche operazioni sospette per l'emergenza Covid

LUANA DE FRANCISCO

udineC' è la premessa, inesorabile nel ricordare a una regione che, fino a qualche anno fa, pensava ancora di essere dotata di un'immunità taumaturgica, di rappresentare invece e «ormai da tempo un territorio di possibile espansione della criminalità organizzata». E ci sono i contenuti, articolati in una serie di operazioni di polizia giudiziaria - in primis, i blitz antidroga lungo le rotte balcanica e olandese -, tutte culminate in arresti e sequestri nelle sue quattro province. La relazione della Direzione investigativa antimafia sul primo semestre 2020 conferma, qualora le parole del procuratore generale del Fvg e del procuratore distrettuale di **Trieste** non fossero bastate, gli interessi della malavita legata a doppio filo con 'ndrangheta, camorra, cosa nostra e sacra corona unita verso il tessuto produttivo del Friuli Venezia Giulia. «Sebbene a oggi non si rilevino ancora procedimenti conclusi con condanne per reati associativi di tipo mafioso - si legge -, nel tempo, le investigazioni hanno messo in luce l'esistenza di proiezioni delle "mafie tradizionali", nella maggior parte dei casi impegnate in operazioni di riciclaggio». Il punto di partenza e di arrivo di qualsiasi analisi sta tutto qui: la necessità di lavare il denaro sporco e le occasioni di investimento che una regione come la nostra offre. Prova ne sia il numero crescente delle segnalazioni di operazioni sospette (e originate in netta prevalenza da enti creditizi): 1.254 quelle raccolte tra gennaio e giugno scorsi, di cui 415 attinenti alla criminalità organizzata e 839 a reati spia (quelli ritenuti più indicativi di dinamiche riconducibili alla presunta presenza di aggregati di matrice mafiosa, dall'usura all'estorsione). Nello stesso periodo del 2019 le segnalazioni erano state 1.116. E visto che parliamo di mesi marchiati dall'esordio della pandemia, la relazione rileva anche come le operazioni sospette potenzialmente relative all'emergenza Covid siano state 95. Una propensione per gli affari, quella manifestata anche a Nord-Est dalle mafie, «che passa attraverso una mimetizzazione attuata mediante il "volto pulito" di imprenditori e liberi professionisti - scrive la Dia -, attraverso i quali si presentano alla pubblica amministrazione, con modalità d'azione silente che non desta allarme sociale». Perché ciò che interessa, qui, non è il controllo del territorio, bensì la gestione del mercato. Da qui la maggiore difficoltà nel riconoscere il "nemico" e, nondimeno, i nuovi strumenti adottati per prevenirne l'attacco. Su tutti, le interdittive antimafia, finalizzate a impedire che imprese potenzialmente infiltrate dalla criminalità organizzata ottengano o mantengano licenze e contributi pubblici o abbiano rapporti con gli enti pubblici. In Friuli Venezia Giulia le prefetture ne hanno emesse 3 in un solo semestre e non è cosa da poco se si considera che per tutto il 2019 non se ne era mai fatto ricorso. «Negli ultimi anni, il Fvg è stato interessato da attività di riciclaggio di dimensione transnazionale - evidenzia la relazione -. Alcune opportunità sono state favorite dagli ingenti investimenti connessi con la realizzazione delle grandi opere, che hanno attirato anche i capitali di provenienza illecita. Tra tutti, i lavori di ampliamento dell'autostrada A4 e del **porto di Trieste**». E che siano proprio i grandi cantieri e il **porto** franco ampliato i sorvegliati speciali della Dia, che a **Trieste** è diretta dal tenente colonnello Giacomo Moroso, è provato anche dalla recente interdittiva antimafia recapitata alla "Petrol lavori spa" di San Dorligo della Valle, presente tanto al **porto** giuliano, quanto a Fincantieri, e allora amministrata ancora da Walter Radin. Provvedimento che il prefetto di



Messaggero Veneto

Trieste

Trieste ha revocato soltanto dopo che il titolare, cioè colui che con i suoi precedenti giudiziari aveva gettato un' ombra sull' impermeabilità dell' azienda, ha abbandonato ogni carica societaria. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Sole 24 Ore

Venezia

L' ALLARME DEGLI INDUSTRIALI VENETI

«In ritardo su strade, treni e banda larga»

Carraro: «Grido di dolore dal territorio, nel momento in cui il mondo cambia»

BARBARA GANZ - VENEZIA - Porti e interporti sostanzialmente promossi, collegamenti stradali e ferroviari - sia in relazione alla mobilità interna che a quella verso l' Europa - con alcune criticità, diffusione della banda larga e qualità delle infrastrutture digitali largamente insufficienti. I giudizi delle imprese venete, raccolti ed elaborati da Fondazione Nordest, tracciano il quadro sul quale ragionare guardando al 2030. «Un grido di dolore di un territorio, nel momento in cui il mondo sta cambiando» lo definisce Enrico Carraro, presidente di Confindustria Veneto, che ha chiamato a un confronto i principali interlocutori. La regione lavora per una programmazione innovativa, capace di diventare un modello e superare «una visione frammentata, quella di ciascun sindaco, per arrivare a una visione unitaria e condivisa - sottolinea Elisa De Berti, vice presidente e assessore a Lavori pubblici, Infrastrutture e Trasporti della Regione - Non vogliamo fare un mero elenco di infrastrutture, ma predisporre un piano dinamico e capace di adeguarsi alle esigenze che cambiano». Una prospettiva è quella di far diventare Cav, nata per gestire il Passante di Mestre con una concessione in scadenza nel 2032, una concessionaria a tutti gli effetti, con un rinnovo trentennale e la possibilità di reinvestire gli utili sul territorio. Sul fronte ferrovie, «per il Veneto sono previsti oltre 16 miliardi di opere prioritarie, di cui 8 già finanziati - ha detto Vera Fiorani, amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana Spa - Le strategie di sviluppo vanno dal potenziamento di alta velocità ed alta capacità al miglioramento del servizio regionale». Un capitolo a parte riguarda i collegamenti fra ferrovie e aeroporti: nell' anno orribile dei viaggi aerei, Monica Scarpa, amministratore delegato Gruppo Save, traccia il futuro di scali che diventano sempre più sostenibili, con il traguardo al 2050 dell' uso solo di energie rinnovabili. **Cinzia Zincone**, commissario straordinario del Porto di Venezia e Chioggia, ricorda il potenziamento in corso dell' infrastruttura ferroviaria e i passaggi della transizione energetica, a cominciare dai lavori in corso per una filiera dell' idrogeno e l' investimento da 136 milioni (28 di cofinanziamento Ue) per la costruzione di un deposito di GNL a Porto Marghera e l' utilizzo di una bettolina studiata per il trasporto del gas naturale liquefatto alle navi. Infine, le strade: Mario Liberatore, responsabile della Struttura territoriale Veneto e Friuli Venezia Giulia di Anas Spa, elenca i problemi principali: «Ogni opera pubblica è attanagliata dalla burocrazia, dalla "paura della firma", e non bastano decreti di semplificazione che aumentano difficoltà e dubbi interpretativi». Fra i prossimi banchi di prova, per la regione, ci sono le Olimpiadi Milano Cortina 2026: il terreno sul quale sperimentare l' efficacia delle scelte e la capacità di far coesistere le porte di ingresso principali con il delicato ambiente montano. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Le sfide per il Veneto del 2030 «Treni, strade e digitale»

Infrastrutture, imprese e Regione a confronto sugli investimenti De Berti: «Ma niente meri elenchi, un ostacolo i troppi sindaci»

VENEZIA Alta Velocità, un migliore raccordo fra viabilità ordinaria e autostrade e completamento dell' asse ferroviario del Brennero, innanzitutto. Ma anche un sostanzioso potenziamento delle maglie digitali, alle quali va il giudizio molto negativo di due imprenditori veneti su tre. È a partire da questi ed altri risultati, contenuti in una ricerca condotta dalla Fondazione Nordest dal titolo «Le aspettative degli imprenditori sulle infrastrutture» eseguita su un campione di 430 intervistati, che si è articolato ieri un forum dal titolo «Il Veneto e la sfida infrastrutturale: verso il 2030» promosso da Confindustria Veneto ed al quale hanno preso parte il presidente dell' associazione industriale, Enrico Carraro, la vice presidente e assessore ad Infrastrutture e Trasporti della Regione Veneto, Elisa De Berti, l' amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), Vera Fiorani, il responsabile della struttura territoriale di Veneto e Friuli Venezia Giulia di Anas, Mario Liberatore, l' amministratore delegato di Save, Monica Scarpa, ed il commissario straordinario del porto di Venezia e Chioggia, **Cinzia Zincone**. Nell' indagine si legge poi che gli industriali pongono in testa alla graduatoria di importanza le strade (95,2%), mentre tutto il resto va a decrescere fino al 76% riservato ai porti, e ritengono che le maggiori responsabilità alla base della lentezza di progettazione ed esecuzione delle opere risiedano nell' assenza di una visione condivisa fra Comuni e Regione e nella necessità diffusa di contenere la spesa pubblica in una fase di crisi finanziaria. Oltre, naturalmente, alla immancabile opposizione di gruppi di cittadini associata ad una «inadeguata considerazione verso l' intervento da parte della classe dirigente locale». Ora si tratta di capire come muoversi nei prossimi dieci anni. «Nei nostri desiderata - fa presente Carraro - i temi sono tanti, a cominciare dal miglioramento del collegamento con gli aeroporti, la prosecuzione a nord della A31, il prolungamento della A27, la cui mancanza è stata notata da tutti in occasione degli ultimi campionati del Mondo di Cortina, e una metropolitana di superficie che potrebbe avvalersi di strutture già realizzate. Ma noi non vogliamo redigere una lista della spesa, puntiamo ad un momento di discussione aperto. Siamo qui per dialogare con la politica alla quale toccano le scelte conclusive ma noi imprenditori dobbiamo poter esprimere le nostre problematiche». Possibilmente senza «tirare per la giacchetta», per citare l' espressione usata più volte da De Berti, sottolineando come una fra le difficoltà più frequenti sia quella di una visione di breve respiro da parte di una pluralità di portatori di interesse locali. Il prossimo piano regionale per i trasporti, in sostanza, non deve ridursi a «un mero elenco delle infrastrutture. Occorre uno studio dei flussi di traffico generale a livello veneto, si deve decidere solo in base ai numeri. Uno schema dinamico, flessibile, perché da qui al 2030 non sappiamo in Veneto che tipo di mobilità ci sarà. In questa regione, lo dico sempre, ci sono troppi sindaci, ci sono più di 560 Comuni la maggior parte dei quali hanno meno di 3 mila abitanti. È una problematica che pongo come opinione personale, ma è un dato di fatto che in alcuni territori si trovano sindaci che riescono a fare squadra, in altri no per pure questioni di invidia, antipatia o appartenenza a partiti diversi». Franco Miller, l' «uomo delle infrastrutture» di Confindustria Veneto, si spinge oltre annunciando un progetto di osservatorio per l' intero Nord Italia che coinvolga le sigle imprenditoriali di tutta quanta



Corriere del Veneto

Venezia

l' area. Anche uno sguardo che si limiti al solo Veneto, insomma, è troppo stretto in una logica di pianificazione in chiave europea. E la regola dei campanili va sgombrata anche sul mare. «Dalle ultime decisioni politiche - mette in chiaro **Zincone** - vi è l' idea di trasportare le crociere, oppure le merci fuori dalla laguna, e quindi rientra prepotentemente in campo l' idea di un off-shore».

Mose e Porto

La partita europea di venezia

Il convegno organizzato dal Consiglio Nazionale degli Ingegneri e dall' Ordine degli Ingegneri della Provincia di **Venezia** su «MoSE: prospettive e criticità di una grande opera pubblica italiana» tenutosi nei giorni scorsi «davanti» ad oltre 2.500 partecipanti digitali è stata anche l' occasione per affrontare due temi di assoluta attualità in vista della rivisitazione del Recovery Plan che il governo Draghi dovrà concludere nelle prossime settimane. Il primo tema attiene alla scelta delle priorità di intervento del PNRR (Piano nazionale di Ripresa e Resilienza) capaci di far «ripartire meglio» l' Italia, che deve approfittare dell' occasione per invertire un declino pluri-decennale; il secondo riguarda le regole, le procedure da «semplificare», che dovranno consentire di completare le opere nei tempi prefissati. Partiamo dal secondo. La vicenda MoSE ci insegna che avremmo potuto avere assieme alla Piazza San Marco all' asciutto anche il **porto** pienamente agibile se lo Stato non si fosse reso inadempiente, se non si fosse «bloccato» da solo il suo cantiere. Se avesse provveduto a realizzare, «contemporaneamente» alle paratoie alle bocche di Lido, Malamocco e Chioggia, la «struttura di accesso permanente» al **porto** di **Venezia** deliberata dal Comitato nel 2003 (!!!), perfezionata dallo stesso organo nel 2011 - e dal CIPE nel 2012 - e oggetto di un primo finanziamento statale di 100 milioni di euro stanziati «per la sua realizzazione» dalla legge di stabilità nel dicembre 2012.



La partita europea di Venezia

Paolo Costa

Se lo Stato avesse dato puntualmente seguito alle «sue» decisioni oggi avremmo la «struttura di accesso permanente» (una piattaforma portuale d'altura e una adeguata conca di navigazione alla bocca di Malamocco), il MoSE sarebbe libero di alzarsi ogni volta che la città lo richieda e il porto sempre agibile a prescindere dal MoSE. Anzi. E qui viene il secondo tema, quello delle vere priorità strutturali per il Paese, quelle utili ad aumentare i ritmi di crescita dell'economia italiana che, nel caso delle economie di trasporto, sono solo quelle che allargano i mercati contendibili favorendo una sana concorrenza o quelle che favoriscono la concentrazione cumulativa in alcuni nodi generatori di economie di agglomerazione nette positive. Se lo Stato decidesse finalmente di sbloccare oggi con la mano destra quello che ha bloccato a lungo con la sinistra potremmo disporre presto di una di queste infrastrutture «game changer»: il sistema portuale, il VOOPS (Venice Offshore Onshore Port System) incentrato sulla piattaforma d'altura e attivo a terra a Ravenna, Porto Levante, Chioggia, Marghera e, per acque interne, a Mantova e Padova. Una «infrastruttura» capace di far «ripartire meglio» l'Italia su tre fronti. Primo: quello di dare all'economia veneziana quella prospettiva di sviluppo - necessaria alla conservazione del bene culturale Venezia - che la pandemia ha messo particolarmente in crisi: sono oltre 36.000, il 15% del totale, i posti di lavoro messi a rischio dal Covid-19 e da sostituire perché difficilmente sopravviveranno al ridimensionamento della qualità e della quantità della domanda turistica e alla trasformazione digitale di molte attività di servizio. Il blocco portuale e manifatturiero può colmare questo vuoto occupazionale purché lo si metta in grado di superare la sua obsolescenza col VOOPS. Secondo: quello di dare alla economia manifatturiera del Veneto, dell'intero nord-est e del LOVER (il nuovo triangolo industriale Lombardia-Veneto-Emilia Romagna) quello sbocco efficiente a mare alternativo ai porti liguri e del Mar del Nord che oggi costano alle sole industrie del Veneto oltre 6 miliardi all'anno di maggiori costi di trasporto. Terzo: obiettivo di ancor maggior interesse strategico nazionale ed europeo, quello di aggiungere col sistema VOOPS la capacità portuale dell'alto Adriatico occidentale (gli scali di Ravenna, Chioggia e Marghera) oggi inaccessibile alle meganavi oceaniche a quella dell'Adriatico nord orientale (Trieste, Capodistria e Fiume) per rendere conveniente la risalita dell'Alto Adriatico alle meganavi lungo la rotta di costo minimo e di minor impatto ambientale tra l'Asia oltre Suez e l'Europa. Un Alto Adriatico sul quale anche l'Unione Europea ha puntato come radice portuale mediterranea del corridoio Adriatico-Baltico. Risultato che in questo momento non si ottiene perché né Venezia senza Trieste, né Trieste senza Venezia, sono in grado di garantire quella capacità di copertura dei mercati europei che, insieme, li farebbe invece vincere. Una vittoria essenziale per por fine alla crisi di intermediazione globale della portualità italiana che sta perdendo l'occasione di approfittare del riequilibrio verde dal Mar del Nord al Mediterraneo delle rotte globali; riequilibrio che dal 2014 al 2019 - ultimo scenario pre covid-19 - è andato solo a vantaggio dei porti spagnoli e di quelli greci.



Porti: Venezia; Ziccone, l' off shore per mantenere i traffici

Legame con quello di Montesyndial al quale si sta già lavorand

(ANSA) - VENEZIA, 25 FEB - "Dalle ultime decisioni politiche vi è l' idea di trasportare le crociere, oppure le merci fuori dalla laguna, e quindi rientra prepotentemente in campo l' idea di un off-shore. Al quale, tra l' altro è legato l' off shore di Montesyndial al quale si sta già lavorando". Così **Cinzia Zincone**, commissario Straordinario del Porto di Venezia e Chioggia, durante il forum di Confindustria Veneto. "In effetti - ha aggiunto - queste sono le condizioni con cui il porto di Venezia può non solo mantenere, senza perdite per l' entrata in funzione del Mose, il proprio traffico, che oggi ammonta a 22-23 milioni di tonnellate di merci, ma anche migliorare questi numeri di una buona percentuale". (ANSA).



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

infrastrutture

La Cav nuova concessionaria? «Operazione da 1,2 miliardi»

La vicepresidente veneta De Berti al forum organizzato da Confindustria Veneto «Per 30 anni risorse da utilizzare per opere stradali a Padova, Treviso e Venezia»

NICOLA BRILLO

Venezia L'obiettivo è permettere a Cav di gestire per altri 30 anni il Passante di Mestre. E utilizzare gli utili per opere stradali tra le province di Padova, Venezia e Treviso. Da tempo ci sta lavorando l'assessore regionale ai Trasporti Elisa De Berti. Lo scoglio è una norma che limita l'attività di Cav al 2032 e al solo Passante, mentre dovrebbe diventare a tutti gli effetti una concessionaria di autostrade, sul modello del Brennero o Autovie Venete. Il "primo assalto" per inserire la norma all'interno del Milleproroghe non è andato a buon fine, ma il Veneto è pronto a rifarsi sotto con il nuovo governo. «Noi vogliamo che la concessione non vada a gara e sia rinnovata per ulteriori 30 anni a Cav - ha spiegato De Berti, durante il forum online "Il Veneto e la sfida infrastrutturale: verso il 2030", organizzato ieri da Confindustria Veneto - e per questo presenteremo un piano economico e finanziario per investimenti nella zona di competenza Cav e l'area di adduzione del Passante. Così si potranno sfruttare investimenti per 1,2 miliardi, oltre a 600 milioni che deriveranno dagli utili previsti nei 30 anni successivi al 2032». Il presidente di Confindustria Veneto Enrico Carraro ha ribadito «il grido di dolore del territorio, sintetizzato dal rapporto della Fondazione Nord Est, con la mancanza di infrastrutture viarie adeguate. Tutto quello che è successo nell'ultimo anno e che sta succedendo nel mondo - ha sottolineato Carraro - ci impone una revisione critica dei progetti che abbiamo lanciato». Nell'elenco ci sono, tra le altre cose, la necessità di miglioramento dei collegamenti tra aeroporti, e la rete regionale del trasporto ferroviario, il prolungamento nord della A31, il collegamento dell'autostrada A27 Alemagna. Intanto prosegue il piano di investimenti di Rfi con lavori per oltre 16 miliardi, come ha ricordato l'ad Vera Fiorani: «L'area veneta è tra quelle dove siamo maggiormente impegnati in Italia». Sul fronte stradale in Veneto «nuovi investimenti per 340 milioni nei prossimi anni, mentre la manutenzione programmata è di 932 milioni euro», ha ricordato Mario Liberatore (Responsabile Veneto e Friuli Venezia Giulia di Anas). **Cinzia Zincone**, commissario straordinario del Porto di Venezia e Chioggia, ha ribadito che dalle ultime decisioni politiche «vi è l'idea di portare le crociere, oppure le merci fuori dalla laguna, con l'idea di un off-shore. Al quale, tra l'altro, è legato l'off-shore di Montesyndial: queste sono le condizioni con cui il porto di Venezia può non solo mantenere, senza perdite per l'entrata in funzione del Mose, ma crescere ancora». Si è chiuso infine un anno difficile per l'aeroporto di Venezia, che tornerà ai livelli del 2019 solo nel 2024-2025. Monica Scarpa, ad di Save, ha ricordato che il gruppo sta già lavorando a nuove iniziative per i collegamenti per le Olimpiadi 2026 a Cortina. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la consulente metallurgica: «non voglio essere corresponsabile di questo scempio in atto»

«La corrosione avanza e non si fa nulla» Si dimette per protesta l'esperta del Mose

Durissima lettera d'accusa inviata al Provveditore. E un particolare inedito: «Nel novembre del 2019 abbiamo rischiato»

ALBERTO VITUCCI

«La manutenzione non si fa e la corrosione avanza. Da un anno qui è tutto fermo. Per questo mi dimetto. Anche per non essere corresponsabile dello scempio in atto». Il perito nominato dal ministero sulla corrosione delle cerniere del Mose si dimette. In polemica con «l' incompetenza e l' immobilismo» e con la mancanza di interventi per fermare il degrado del sistema. Una decisione che pesa, motivata con una lettera durissima inviata lunga al Provveditore alle Opere pubbliche **Cinzia Zincone**. Un masso nello stagno della salvaguardia. Perché il tecnico che si dimette non è un funzionario qualunque. Si tratta di Susanna Ramundo, esperta di corrosione dei materiali e già membro del Rina e di molte commissioni tecniche del ministero delle Infrastrutture. Quattro anni fa venne chiamata dall' allora provveditore Roberto Linetti per fornire soluzioni alla corrosione avanzata delle cerniere del Mose. Una relazione choc aveva allora scosso i palazzi del potere. «Materiali non conformi, durata ridotta, pericolo di crisi della struttura». Era il febbraio del 2017, e allora Ramundo insieme a ad altri esperti aveva proposto soluzioni. La gravità della denuncia fatta dall' esperto metallurgico del Provveditorato Gian Mario Paolucci era stata confermata dai consulenti Donatella Mascia e Carlo Brutti. E dalla stessa Ramundo. Per quello si era anche bandita una gara internazionale da 34 milioni per sostituire le parti ammalorate del sistema. La lista è lunga, e riguarda soprattutto l' elemento femmina delle cerniere. Quello cementato sui cassoni in calcestruzzo sul fondo che sostiene la paratoia. Corrosi i tensionatori e le tubazioni, che vanno sostituite. Ma nonostante i rapporti e le segnalazioni dei tecnici non è successo nulla. «Mi dimetto per l' inutilità della mia funzione», scrive polemica la Ramundo, «con i provveditori abbiamo analizzato documenti, messo in evidenza criticità e indicato soluzioni. Da un anno tutto è fermo, in attesa delle decisioni del nuovo commissario». «La corrosione però avanza», scrive l' esperta, «incurante dell' immobilismo di coloro che dovrebbero preservare l' opera». Segue un duro atto di accusa verso la gestione tecnica del professor Ossola - ex amministratore straordinario del Consorzio, ora consulente della commissaria Spitz - e del progettista Technital Alberto Scotti. «A loro», continua Ramundo, «non è sopravvissuto nessuno dei sistemi che compongono il Mose: sono critiche le femmine delle cerniere, sono corrosi i tensionatori, e molte tubazioni di servizio e flussaggio, dal calcestruzzo escono percolati rossastri». E infine i pezzi di ricambio acquistati sono «allocati all' aperto perché non esiste un magazzino». Incuria e mancanza di iniziativa che ha provocato l' aggravamento della situazione della manutenzione della grande opera. Le cui prime paratoie sono sul fondo della laguna dal 2013, le altre dal 2020. Ramundo rivela anche un particolare inedito. «Nel novembre del 2019», scrive, (il mese dell' Acqua Granda e della mareggiata, ndr), «abbiamo rischiato un gravissimo incidente a causa di bulloni non serrati, ma il progettista non è stato richiamato, mentre il professor Ossola è diventato consulente del commissario». L' esperta di corrosione punta il dito anche sulla mancanza di analisi a uso assicurativo, «Non si troverà mai una compagnia assicurativa che si prenda in carico il Mose una volta ultimato, se privo di un sistema di manutenzione predittiva basato sul rischio di accadimento di una



La gravità della denuncia fatta dall' esperto metallurgico del Provveditorato Gian Mario Paolucci era stata confermata dai consulenti Donatella Mascia e Carlo Brutti. E dalla stessa Ramundo. Per quello si era anche bandita una gara internazionale da 34 milioni per sostituire le parti ammalorate del sistema. La lista è lunga, e riguarda soprattutto l' elemento femmina delle cerniere. Quello cementato sui cassoni in calcestruzzo sul fondo che sostiene la paratoia. Corrosi i tensionatori e le tubazioni, che vanno sostituite. Ma nonostante i rapporti e le segnalazioni dei tecnici non è successo nulla. «Mi dimetto per l' inutilità della mia funzione», scrive polemica la Ramundo, «con i provveditori abbiamo analizzato documenti, messo in evidenza criticità e indicato soluzioni. Da un anno tutto è fermo, in attesa delle decisioni del nuovo commissario». «La corrosione però avanza», scrive l' esperta, «incurante dell' immobilismo di coloro che dovrebbero preservare l' opera». Segue un duro atto di accusa verso la gestione tecnica del professor Ossola - ex amministratore straordinario del Consorzio, ora consulente della commissaria Spitz - e del progettista Technital Alberto Scotti. «A loro», continua Ramundo, «non è sopravvissuto nessuno dei sistemi che compongono il Mose: sono critiche le femmine delle cerniere, sono corrosi i tensionatori, e molte tubazioni di servizio e flussaggio, dal calcestruzzo escono percolati rossastri». E infine i pezzi di ricambio acquistati sono «allocati all' aperto perché non esiste un magazzino». Incuria e mancanza di iniziativa che ha provocato l' aggravamento della situazione della manutenzione della grande opera. Le cui prime paratoie sono sul fondo della laguna dal 2013, le altre dal 2020. Ramundo rivela anche un particolare inedito. «Nel novembre del 2019», scrive, (il mese dell' Acqua Granda e della mareggiata, ndr), «abbiamo rischiato un gravissimo incidente a causa di bulloni non serrati, ma il progettista non è stato richiamato, mentre il professor Ossola è diventato consulente del commissario». L' esperta di corrosione punta il dito anche sulla mancanza di analisi a uso assicurativo, «Non si troverà mai una compagnia assicurativa che si prenda in carico il Mose una volta ultimato, se privo di un sistema di manutenzione predittiva basato sul rischio di accadimento di una



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Un' accusa precisa riguarda anche le «omissioni» degli ultimi anni: «Non si fanno le ispezioni dei tensionatori ormai da due anni, anche se erano state caldamente raccomandate. E non è mai stato eseguito un controllo subacqueo delle femmine da cui dipende la staticità delle barriere mobili, anche se gli esperti la chiedono a gran voce da anni». «La commissione di collaudo tecnico amministrativo», segnala Ramundo, «non ha mai approvato l' opera», Infine, l' amara conclusione. «L' evidenza che lo Stato non sia in grado di leggere i documenti che i suoi funzionari redigono risulta per me inconcepibile», scrive, «credevo che la Cosa pubblica valesse più di qualunque interesse personale. E non ci si può nascondere dietro il fatto che il Mose è un' opera prima. Il problema non è questo. È che è stato progettato con molte carenze, realizzato al risparmio e affidato a incompetenti, almeno dal punto di vista della corrosione. Venezia non merita questo. Amen. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

savona

Costa Crociere laboratori mobili per i test Covid

Una rete di laboratori mobili per effettuare i test Covid. Ad annunciare il servizio è Costa Crociere che lo effettuerà in collaborazione con Dante Labs, azienda italiana leader mondiale della genomica e provider di test Covid-19. I tamponi molecolari saranno eseguiti direttamente nei porti di partenza. «I mezzi, denominati Dante mobile, sono dotati di inattivatori di virus, macchinari per liquid-handling, estrattori e Pcr. L' autonomia energetica, garantita da un gruppo elettrogeno che alimenta batterie agli ioni di litio, permette a ogni laboratorio di analizzare sino a 1000 campioni al giorno senza fonti energetiche esterne, mentre l' invio dei risultati avviene attraverso la connessione alle reti mobili di ultima generazione. I Dante mobile saranno operativi per la prima volta nel porto di Savona, per effettuare test pre-imbarco agli ospiti di Costa Smeralda, la prima nave della flotta che riprenderà il mare» spiegano alla compagnia di navigazione. Una delle misure principali del protocollo di sicurezza di Costa prevede test antigenico per tutti gli ospiti prima dell' imbarco, che, in caso di positività, viene verificato attraverso un ulteriore test molecolare. Per l' equipaggio sono previsti test molecolari eseguiti prima dell' imbarco e durante la permanenza a bordo. o.ste. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Costa Crociere e Dante Labs lanciano il laboratorio mobile per test Covid-19

I "Dante mobile" saranno già operativi il 27 marzo nel porto di Savona

Costa Crociere e Dante Labs, azienda italiana leader mondiale della genomica e provider di test Covid-19, annunciano il lancio del "laboratorio mobile" per tamponi Covid, un nuovo servizio che rafforzerà ulteriormente le procedure di sicurezza previste per il rientro in servizio delle navi Costa. Si tratta di una rete di laboratori mobili su furgoni, che saranno impiegati per effettuare i tamponi molecolari direttamente nei porti di partenza della compagnia. I mezzi, denominati "Dante mobile", sono dotati di tutto il necessario per eseguire i tamponi: inattivatori di virus, macchinari per liquid-handling, estrattori e Pcr. L' autonomia energetica, garantita da un gruppo elettrogeno che alimenta delle sofisticate batterie agli ioni di litio, permette a ogni laboratorio mobile di analizzare sino a 1000 campioni al giorno senza utilizzo di fonti energetiche esterne, mentre l' invio dei risultati avviene attraverso la connessione alle reti mobili di ultima generazione. I "Dante mobile" saranno già operativi il 27 marzo nel **porto di Savona**, per effettuare test Covid-19 pre-imbarco agli ospiti di Costa Smeralda, la prima nave della flotta Costa che riprenderà il mare, offrendo crociere dedicate interamente all' Italia. Grazie a questa innovazione, che sarà disponibile non solo a **Savona** ma in tutti i principali porti di imbarco della navi del Gruppo Costa, Costa Crociere renderà ancora più efficaci le misure di sicurezza previste dal Costa Safety Protocol, il protocollo che contiene procedure operative adeguate alle esigenze di risposta al Covid-19. Una delle misure principali del protocollo prevede test antigenico per tutti gli ospiti prima dell' imbarco, che in caso di positività viene verificato attraverso un ulteriore test molecolare. Per quanto riguarda l' equipaggio, sono previsti test molecolari, eseguiti sia prima dell' imbarco, sia regolarmente durante tutto il periodo di permanenza a bordo. Grazie ai nuovi laboratori mobili, i test molecolari potranno essere effettuati in maniera ancora più rapida e sicura. Altre misure incluse nel protocollo Costa riguardano il controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal, riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. «Nell' ambito della nostra collaborazione con Dante Labs dichiara Marco Diodà, vicepresidente Procurement & Supply Chain del Gruppo Costa per la ripresa delle nostre operazioni abbiamo sviluppato un progetto innovativo, mai visto prima nel nostro settore, che va a rafforzare ulteriormente le nostre procedure di sicurezza e che, grazie alla sua flessibilità, ridurrà i tempi di attesa dei test a cui si devono sottoporre tutti i nostri ospiti e i nostri equipaggi prima di imbarcare. Data la sua versatilità, questa soluzione potrebbe in futuro anche essere messa a disposizione delle città destinazioni delle nostre navi, supportando qualora necessario le attività di screening locali necessarie nell' attuale contesto». Per Andrea Riposati, ceo e co-founder di Dante Labs, «da quando abbiamo avviato la nostra collaborazione, siamo riusciti a garantire la partenza di decine di crociere e di permettere ai tanti passeggeri di vivere una meravigliosa vacanza in sicurezza. Oggi, con il lancio di "Dante mobile", segniamo un ulteriore passo in avanti verso la possibilità di continuare a convivere con la pandemia che ha colpito tutto il mondo, senza dover rinunciare alle esperienze uniche di una crociera».



Costa Crociere riparte con Dante Labs e i laboratori mobili nei porti per i test Covid-19

La compagnia Costa Crociere ha annunciato stamani che con la ripresa delle crociere il prossimo 27 marzo i propri protocolli di sicurezza saranno ulteriormente rafforzati grazie ai Dante Mobile, i laboratori mobili ed automatizzati dell'azienda italiana Dante Labs, che permettono di eseguire tamponi molecolari direttamente nei porti. Nei giorni scorsi Costa Crociere aveva già annunciato la ripresa delle attività dell'ammiraglia Costa Smeralda la prima nave della flotta che riprenderà il mare, offrendo crociere dedicate interamente all'Italia. L'itinerario comprende Savona, Civitavecchia/Roma, Napoli, Messina, Cagliari, La Spezia, e può essere acquistato per intero, per la durata di una settimana, oppure suddiviso in due crociere brevi di tre e quattro giorni. Dante Labs, azienda italiana leader mondiale della genomica e provider di test COVID-19, utilizzerà una rete di laboratori mobili su furgoni, che saranno impiegati per effettuare i tamponi molecolari direttamente nei porti di partenza della compagnia. I mezzi, denominati Dante mobile, sono dotati di tutto il necessario per eseguire i tamponi: inattivatori di virus, macchinari per liquid-handling, estrattori e PCR. L'autonomia energetica, garantita da un gruppo elettrogeno che alimenta delle sofisticate batterie agli ioni di litio, permette a ogni laboratorio mobile di analizzare sino a 1000 campioni al giorno senza utilizzo di fonti energetiche esterne, mentre l'invio dei risultati avviene attraverso la connessione alle reti mobili di ultima generazione. I Dante mobile saranno già operativi il 27 marzo, nel porto di Savona, per effettuare test COVID-19 pre-imbarco agli ospiti di Costa Smeralda, la prima nave della flotta Costa che riprenderà il mare, offrendo crociere dedicate interamente all'Italia, per la durata di una settimana, oppure suddiviso in due crociere brevi di tre e quattro giorni. Grazie a questa innovazione, che sarà disponibile non solo a Savona ma in tutti i principali porti di imbarco della navi del Gruppo Costa, Costa Crociere renderà ancora più efficaci le misure di sicurezza previste dal Costa Safety Protocol, il protocollo che contiene procedure operative adeguate alle esigenze di risposta al COVID-19. Una delle misure principali del protocollo prevede test antigenico per tutti gli ospiti prima dell'imbarco, che in caso di positività viene verificato attraverso un ulteriore test molecolare. Per quanto riguarda l'equipaggio, sono previsti test molecolari, eseguiti sia prima dell'imbarco, sia regolarmente durante tutto il periodo di permanenza a bordo. Grazie ai nuovi laboratori mobili, i test molecolari potranno essere effettuati in maniera ancora più rapida e sicura. Altre misure incluse nel protocollo Costa riguardano il controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal, riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. Nell'ambito della nostra collaborazione con Dante Labs, per la ripresa delle nostre operazioni abbiamo sviluppato un progetto innovativo, mai visto prima nel nostro settore, che va a rafforzare ulteriormente le nostre procedure di sicurezza e che, grazie alla sua flessibilità, ridurrà i tempi di attesa dei test a cui si devono sottoporre tutti i nostri ospiti e i nostri equipaggi prima di imbarcare. Data la sua versatilità, questa soluzione potrebbe in futuro anche essere messa a disposizione delle città destinazioni delle nostre navi, supportando qualora necessario le attività di screening locali necessarie nell'attuale contesto - ha dichiarato Marco Diodà, Vice President Procurement & Supply Chain del Gruppo Costa. Sono molto soddisfatto di questo nuovo traguardo raggiunto con Costa Crociere. - ha dichiarato oggi Andrea Riposati, CEO e co-founder di Dante Labs - Da quando abbiamo avviato la nostra collaborazione, siamo riusciti a garantire la partenza di decine di crociere e di permettere ai tanti



Corriere Marittimo

Savona, Vado

passaggeri di vivere una meravigliosa vacanza in sicurezza. Oggi, con il lancio di Dante mobile, segniamo un ulteriore passo in avanti verso la possibilità di continuare a convivere con la pandemia che ha colpito tutto il mondo, senza dover rinunciare alle esperienze uniche di una crociera.

Savona, nuovo parcheggio pubblico in Darsena pronto a fine marzo

L'annuncio del sindaco Caprioglio e del vice sindaco Arecco

Via libera dalla giunta comunale di Savona all'agevolazione della sosta ai cittadini residenti, muniti di bollino rosso, su una parte del nuovo parcheggio che si renderà disponibile a breve in Darsena, in via Peppino Impastato. La restante parte degli stalli sarà a sosta libera. La zona in questione presenta particolare rilevanza urbanistica, commerciale, turistica, lavorativa ed è caratterizzata da rilevanti volumi di traffico: "L'imminente consegna del nuovo parcheggio pubblico, apporterà un considerevole beneficio da questo punto di vista" affermano il sindaco Ilaria Caprioglio e il vice sindaco Massimo Arecco. Nel dettaglio, la nuova area di sosta, nella pianificazione urbanistica, è individuata dalla sigla "P1P4" ed è posta superiormente alla copertura del tratto terminale del tunnel dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale. Presenta una forma rettangolare e si estende su una superficie di circa 1.265 mq, con una lunghezza di circa 105 metri e una larghezza di 12. Il progetto ha previsto la realizzazione di 47 stalli per auto di cui 2 sono stati destinati alle persone diversamente abili e 12 stalli per motocicli. Gli stalli sono disposti su due file contrapposte, con corsia di manovra centrale. Sul lato sud (verso l'area portuale) gli stalli sono disposti a pettine, con una angolazione di 45° ed una larghezza di 2,50 metri ed una lunghezza di 5. Gli stalli posizionati a nord (verso via Peppino Impastato) sono disposti paralleli alla corsia di manovra (in senso longitudinale al parcheggio) ed hanno una larghezza di 2,20 e una lunghezza di 5,50 metri. I due posti auto per le persone diversamente abili sono stati opportunamente segnalati ed hanno una larghezza di 3,20 metri. Sono posizionati entrambi nelle vicinanze del varco di ingresso del parcheggio, a cui si accede tramite un percorso dedicato che, in futuro, collegherà via Impastato con il nuovo complesso denominato "Crescent 2" e con l'area della Fortezza del Priamar. L'illuminazione dell'area a parcheggio è stata realizzata con pali aventi caratteristiche estetiche analoghe a quelli presenti lungo via Impastato, dotati di corpi illuminanti a Led a basso consumo energetico, con costi di manutenzione quasi nulli ed impatto ambientale ridotto. "I lavori sono attualmente in fase di ultimazione: il prossimo mese di marzo sarà eseguito il collaudo tecnico-amministrativo, in seguito avverrà la relativa consegna al Comune e il nuovo parcheggio sarà così disponibile" concludono sindaco e vice sindaco savonesi. Altre notizie di Savona Tre in provincia La Liguria vince il censimento Fai "I Luoghi del Cuore": ma il primo savonese è al 104° posto mondo rossoblù Amarcord: Stefano Eranio, lo skipper Scontro I transfughi leghisti di Savona Capoluogo in appoggio ad Arecco: "I 'mercanti' continuano a rimanere e a fare danni" boomerang Savona, il 56% bocchia la giunta uscente: "Erano meglio quelli di prima" Dalla Home boomerang Savona, il 56% bocchia la giunta uscente: "Erano meglio quelli di prima" Attesa... Ristorazione ed esercizi pubblici: il sogno della vera ripartenza con un nuovo protocollo sanitario Confronto Rush finale per nuova proprietà Piaggio Aerospace, sindacati: "Soggetto industriale e non finanziario" polemica Concorso Oss per 274 posti nelle strutture liguri: in migliaia si presentano in anticipo ed è assembramento.



Informatore Navale

Savona, Vado

RIPARTONO LE CROCIERE: COSTA E DANTE LABS LANCIANO IL 'LABORATORIO MOBILE' PER I TEST COVID-19

In occasione della ripresa delle sue vacanze il 27 marzo, con l'ammiraglia Costa Smeralda, la compagnia italiana rafforza ulteriormente i protocolli di sicurezza grazie ai 'Dante Mobile', i laboratori mobili ed automatizzati dell'azienda italiana Dante Labs, che permettono di eseguire tamponi molecolari direttamente nei porti. Genova, 25 febbraio 2021 - Costa Crociere, compagnia italiana del gruppo Carnival Corporation & plc (NYSE/LSE: CCL; NYSE: CUK), e Dante Labs, azienda italiana leader mondiale della genomica e provider di test COVID-19, annunciano il lancio del 'laboratorio mobile' per test COVID-19, un nuovo servizio che rafforzerà ulteriormente le procedure di sicurezza previste per il rientro in servizio delle navi Costa. Si tratta di una rete di laboratori mobili su furgoni, che saranno impiegati per effettuare i tamponi molecolari direttamente nei porti di partenza della compagnia. I mezzi, denominati 'Dante mobile', sono dotati di tutto il necessario per eseguire i tamponi: inattivatori di virus, macchinari per liquid-handling, estrattori e PCR. L'autonomia energetica, garantita da un gruppo elettrogeno che alimenta delle sofisticate batterie agli ioni di litio, permette a ogni laboratorio mobile di analizzare sino a 1000 campioni al giorno senza utilizzo di fonti energetiche esterne, mentre l'invio dei risultati avviene attraverso la connessione alle reti mobili di ultima generazione. I 'Dante mobile' saranno già operativi il 27 marzo, nel porto di Savona, per effettuare test COVID-19 pre-imbarco agli ospiti di Costa Smeralda, la prima nave della flotta Costa che riprenderà il mare, offrendo crociere dedicate interamente all'Italia. L'itinerario comprende Savona, Civitavecchia/Roma, Napoli, Messina, Cagliari, La Spezia, e può essere acquistato per intero, per la durata di una settimana, oppure suddiviso in due crociere brevi di tre e quattro giorni. Grazie a questa innovazione, che sarà disponibile non solo a Savona ma in tutti i principali porti di imbarco della nave del Gruppo Costa, Costa Crociere renderà ancora più efficaci le misure di sicurezza previste dal Costa Safety Protocol, il protocollo che contiene procedure operative adeguate alle esigenze di risposta al COVID-19. Una delle misure principali del protocollo prevede test antigenico per tutti gli ospiti prima dell'imbarco, che in caso di positività viene verificato attraverso un ulteriore test molecolare. Per quanto riguarda l'equipaggio, sono previsti test molecolari, eseguiti sia prima dell'imbarco, sia regolarmente durante tutto il periodo di permanenza a bordo. Grazie ai nuovi laboratori mobili, i test molecolari potranno essere effettuati in maniera ancora più rapida e sicura. Altre misure incluse nel protocollo Costa riguardano il controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal, riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. ' Nell'ambito della nostra collaborazione con Dante Labs, per la ripresa delle nostre operazioni abbiamo sviluppato un progetto innovativo, mai visto prima nel nostro settore, che va a rafforzare ulteriormente le nostre procedure di sicurezza e che, grazie alla sua flessibilità, ridurrà i tempi di attesa dei test a cui si devono sottoporre tutti i nostri ospiti e i nostri equipaggi prima di imbarcare. Data la sua versatilità, questa soluzione potrebbe in futuro anche essere messa a disposizione delle città destinazioni delle nostre navi, supportando qualora necessario le attività di screening locali necessarie nell'attuale contesto ' ha dichiarato Marco Diodà, Vice President Procurement & Supply Chain del Gruppo Costa. ' Sono molto soddisfatto di questo nuovo



traguardo raggiunto con Costa Crociere . ha dichiarato oggi Andrea Riposati, CEO e co-founder di Dante Labs Da quando abbiamo avviato la nostra collaborazione, siamo riusciti a garantire la partenza di decine di crociere e di permettere ai tanti



Informatore Navale

Savona, Vado

passaggeri di vivere una meravigliosa vacanza in sicurezza. Oggi, con il lancio di 'Dante mobile', segniamo un ulteriore passo in avanti verso la possibilità di continuare a convivere con la pandemia che ha colpito tutto il mondo, senza dover rinunciare alle esperienze uniche di una crociera'. Su Dante Labs. Dante Labs è leader mondiale nei test di sequenziamento del genoma umano nonché provider di test COVID-19. Fino ad oggi, clienti provenienti da 97 paesi hanno sperimentato sulla loro pelle la potenza dell'analisi completa del genoma grazie all'azienda italiana. I servizi offerti da Dante Labs consentono ai singoli individui di accedere a informazioni utili sulle loro predisposizioni, sulle reazioni ai farmaci e sulla medicina personalizzata in tutto il mondo. Per saperne di più, visitate il sito www.dantelabs.it Su Costa Crociere. Il Gruppo Costa, che comprende i marchi Costa Crociere e AIDA Cruises, è leader di mercato in Europa e Cina con 28 navi in servizio per un totale di oltre 93.000 posti letto. La flotta della compagnia si arricchirà con l'arrivo di tre nuove entro il 2023, di cui una nave per Costa e due navi per AIDA. Il Gruppo Costa fa parte di Carnival Corporation & plc, la più grande compagnia di crociere del mondo.

Informazioni Marittime

Savona, Vado

Covid, Costa Crociere e Dante Labs lanciano il laboratorio mobile per i test

In occasione della ripresa il 27 marzo con l' ammiraglia Costa Smeralda, la compagnia rafforza ulteriormente i protocolli di sicurezza

Costa Crociere e Dante Labs, azienda italiana leader mondiale della genomica e provider di test Covid-19, annunciano il lancio del "laboratorio mobile" per test Covid-19, un nuovo servizio che rafforzerà ulteriormente le procedure di sicurezza previste per il rientro in servizio delle navi Costa. Si tratta di una rete di laboratori mobili su furgoni, che saranno impiegati per effettuare i tamponi molecolari direttamente nei porti di partenza della compagnia. I mezzi, denominati "Dante mobile", sono dotati di tutto il necessario per eseguire i tamponi: inattivatori di virus, macchinari per liquid-handling, estrattori e PCR. L' autonomia energetica, garantita da un gruppo elettrogeno che alimenta delle sofisticate batterie agli ioni di litio, permette a ogni laboratorio mobile di analizzare sino a 1000 campioni al giorno senza utilizzo di fonti energetiche esterne, mentre l' invio dei risultati avviene attraverso la connessione alle reti mobili di ultima generazione. I "Dante mobile" saranno già operativi il 27 marzo, nel **porto di Savona**, per effettuare test Covid-19 pre-imbarco agli ospiti di Costa Smeralda, la prima nave della flotta Costa che riprenderà il mare, offrendo crociere dedicate interamente all' Italia. L' itinerario comprende **Savona**, Civitavecchia/Roma, Napoli, Messina, Cagliari, La Spezia, e può essere acquistato per intero, per la durata di una settimana, oppure suddiviso in due crociere brevi di tre e quattro giorni. Grazie a questa innovazione, che sarà disponibile non solo a **Savona** ma in tutti i principali porti di imbarco della navi del gruppo Costa, Costa Crociere renderà ancora più efficaci le misure di sicurezza previste dal Costa Safety Protocol, il protocollo che contiene procedure operative adeguate alle esigenze di risposta al Covid-19. Una delle misure principali del protocollo prevede test antigenico per tutti gli ospiti prima dell' imbarco, che in caso di positività viene verificato attraverso un ulteriore test molecolare. Per quanto riguarda l' equipaggio, sono previsti test molecolari, eseguiti sia prima dell' imbarco, sia regolarmente durante tutto il periodo di permanenza a bordo. Grazie ai nuovi laboratori mobili, i test molecolari potranno essere effettuati in maniera ancora più rapida e sicura. Altre misure incluse nel protocollo Costa riguardano il controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal, riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. "Nell' ambito della nostra collaborazione con Dante Labs, per la ripresa delle nostre operazioni abbiamo sviluppato un progetto innovativo, mai visto prima nel nostro settore, che va a rafforzare ulteriormente le nostre procedure di sicurezza e che, grazie alla sua flessibilità, ridurrà i tempi di attesa dei test a cui si devono sottoporre tutti i nostri ospiti e i nostri equipaggi prima di imbarcare. Data la sua versatilità, questa soluzione potrebbe in futuro anche essere messa a disposizione delle città destinazioni delle nostre navi, supportando qualora necessario le attività di screening locali necessarie nell' attuale contesto" - ha dichiarato Marco Diodà, vice president procurement & Supply Chain del gruppo Costa. "Sono molto soddisfatto di questo nuovo traguardo raggiunto con Costa Crociere. - ha dichiarato Andrea Riposati, Ceo e co-founder di Dante Labs - Da quando abbiamo avviato la nostra collaborazione, siamo riusciti a garantire la partenza di decine di crociere e di permettere ai tanti passeggeri di vivere una meravigliosa vacanza in sicurezza. Oggi, con il lancio di "Dante mobile",



segniamo un ulteriore passo in avanti verso la possibilità di continuare a convivere con la pandemia che ha colpito tutto il mondo, senza dover rinunciare alle esperienze uniche di una crociera".



Il 27 Marzo ripartono crociere Costa

Laboratorio mobile per effettuare test Covid-19 pre-imbarco

Redazione

GENOVA -In occasione della ripresa delle sue vacanze il 27 Marzo, con l'ammiraglia Costa Smeralda, Costa Crociere rafforza ulteriormente i protocolli di sicurezza grazie ai Dante Mobile, i laboratori mobili ed automatizzati dell'azienda italiana Dante Labs, che permettono di eseguire tamponi molecolari direttamente nei porti. Costa Crociere, e Dante Labs, azienda italiana leader mondiale della genomica e provider di test Covid-19, annunciano il lancio del laboratorio mobile per test Covid-19, un nuovo servizio che rafforzerà ulteriormente le procedure di sicurezza previste per il rientro in servizio delle navi Costa. Si tratta di una rete di laboratori mobili su furgoni, che saranno impiegati per effettuare i tamponi molecolari direttamente nei porti di partenza della compagnia. I mezzi, denominati Dante mobile, sono dotati di tutto il necessario per eseguire i tamponi: inattivatori di virus, macchinari per liquid-handling, estrattori e PCR. L'autonomia energetica, garantita da un gruppo elettrogeno che alimenta delle sofisticate batterie agli ioni di litio, permette a ogni laboratorio mobile di analizzare sino a 1000 campioni al giorno senza utilizzo di fonti energetiche esterne, mentre l'invio dei risultati avviene attraverso la connessione alle reti mobili di ultima generazione. I Dante mobile saranno già operativi il 27 Marzo, nel porto di Savona, per effettuare test Covid-19 pre-imbarco agli ospiti di Costa Smeralda, la prima nave della flotta Costa che riprenderà il mare, offrendo crociere dedicate interamente all'Italia. L'itinerario comprende Savona, Civitavecchia/Roma, Napoli, Messina, Cagliari, La Spezia, e può essere acquistato per intero, per la durata di una settimana, oppure suddiviso in due crociere brevi di tre e quattro giorni. Grazie a questa innovazione, che sarà disponibile non solo a Savona ma in tutti i principali porti di imbarco della navi del Gruppo Costa, Costa Crociere renderà ancora più efficaci le misure di sicurezza previste dal Costa Safety Protocol, il protocollo che contiene procedure operative adeguate alle esigenze di risposta al Covid-19. Una delle misure principali del protocollo prevede test antigenico per tutti gli ospiti prima dell'imbarco, che in caso di positività viene verificato attraverso un ulteriore test molecolare. Per quanto riguarda l'equipaggio, sono previsti test molecolari, eseguiti sia prima dell'imbarco, sia regolarmente durante tutto il periodo di permanenza a bordo. Grazie ai nuovi laboratori mobili, i test molecolari potranno essere effettuati in maniera ancora più rapida e sicura. Altre misure incluse nel protocollo Costa riguardano il controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal, riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. Nell'ambito della nostra collaborazione con Dante Labs, per la ripresa delle nostre operazioni abbiamo sviluppato un progetto innovativo, mai visto prima nel nostro settore, che va a rafforzare ulteriormente le nostre procedure di sicurezza e che, grazie alla sua flessibilità, ridurrà i tempi di attesa dei test a cui si devono sottoporre tutti i nostri ospiti e i nostri equipaggi prima di imbarcare. Data la sua versatilità, questa soluzione potrebbe in futuro anche essere messa a disposizione delle città destinazioni delle nostre navi, supportando qualora necessario le attività di screening locali necessarie nell'attuale contesto - ha dichiarato Marco



Diodà, vice president Procurement & Supply Chain del Gruppo Costa. Sono molto soddisfatto di questo nuovo traguardo raggiunto con Costa Crociere. ha dichiarato oggi Andrea Riposati, CEO e co-founder di Dante Labs Da quando abbiamo avviato la nostra collaborazione, siamo riusciti a garantire la partenza di decine di crociere e di permettere ai tanti passeggeri di vivere una meravigliosa vacanza in sicurezza. Oggi, con il lancio di Dante mobile, segniamo un ulteriore



Messaggero Marittimo

Savona, Vado

passo in avanti verso la possibilità' di continuare a convivere con la pandemia che ha colpito tutto il mondo, senza dover rinunciare alle esperienze uniche di una crociera.

Costa rafforza il protocollo Covid con il 'laboratorio mobile'

GENOVA - Costa Crociere e Dante Labs , azienda italiana leader mondiale della genomica e provider di test COVID-19, annunciano il lancio del "laboratorio mobile" per test COVID-19 , un nuovo servizio che rafforzerà ulteriormente le procedure di sicurezza previste per il rientro in servizio delle navi Costa. Si tratta di una rete di laboratori mobili su furgoni , che saranno impiegati per effettuare i tamponi molecolari direttamente nei porti di partenza della compagnia. I mezzi, denominati "Dante mobile", sono dotati di tutto il necessario per eseguire i tamponi: inattivatori di virus, macchinari per liquid-handling, estrattori e PCR. L' autonomia energetica, garantita da un gruppo elettrogeno che alimenta delle sofisticate batterie agli ioni di litio, permette a ogni laboratorio mobile di analizzare sino a 1000 campioni al giorno senza utilizzo di fonti energetiche esterne, mentre l' invio dei risultati avviene attraverso la connessione alle reti mobili di ultima generazione.

I "Dante mobile" saranno già operativi il 27 marzo, nel porto di Savona , per effettuare test COVID-19 pre-imbarco agli ospiti di Costa Smeralda, la prima nave della flotta Costa che riprenderà il mare, offrendo crociere dedicate interamente all' Italia. L' itinerario comprende Savona, Civitavecchia/Roma, Napoli, Messina, Cagliari, La Spezia, e può essere acquistato per intero, per la durata di una settimana, oppure suddiviso in due crociere brevi di tre e quattro giorni.

Grazie a questa innovazione, che sarà disponibile non solo a Savona ma in tutti i principali porti di imbarco delle navi del Gruppo Costa, Costa Crociere renderà ancora più efficaci le misure di sicurezza previste dal Costa Safety Protocol, il protocollo che contiene procedure operative adeguate alle esigenze di risposta al COVID-19. Una delle misure principali del protocollo prevede test antigenici per tutti gli ospiti prima dell'imbarco, che in caso di positività viene verificata attraverso un ulteriore test molecolare. Per quanto riguarda l' equipaggio, sono previsti test molecolari, eseguiti sia prima dell' imbarco, sia regolarmente durante tutto il periodo di permanenza a bordo. Grazie ai nuovi laboratori mobili, i test molecolari potranno essere effettuati in maniera ancora più rapida e sicura. Altre misure incluse nel protocollo Costa riguardano il controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal, riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. "Nell' ambito della nostra collaborazione con Dante Labs, per la ripresa delle nostre operazioni abbiamo sviluppato un progetto innovativo, mai visto prima nel nostro settore, che va a rafforzare ulteriormente le nostre procedure di sicurezza e che, grazie alla sua flessibilità, ridurrà i tempi di attesa dei test a cui si devono sottoporre tutti i nostri ospiti e i nostri equipaggi prima di imbarcare. Data la sua versatilità, questa soluzione potrebbe in futuro anche essere messa a disposizione delle città destinazioni delle nostre navi, supportando qualora necessario le attività di screening locali necessarie nell' attuale contesto" - ha dichiarato Marco Diodà, Vice President Procurement & Supply Chain del Gruppo Costa .

The screenshot shows a news article from PrimoCanale.it. The main headline is "Costa rafforza il protocollo Covid con il 'laboratorio mobile'". The article text is partially visible, mentioning "GENOVA - Costa Crociere e Dante Labs, azienda italiana leader mondiale della genomica e provider di test COVID-19, annunciano il lancio del 'laboratorio mobile' per test COVID-19". There are also several small images and sidebars on the page, including one for "GRIF HOUSE" and another for "SAMPLACE".

Savona, nuovi parcheggi in Darsena: la maggior parte riservata ai residenti

Una parte degli stalli presenti in via Peppino Impastato sopra il tunnel dell' Autorità Portuale sarà a sosta libera

" Il sindaco Ilaria Caprioglio ed il vicesindaco Massimo Arecco informano i cittadini che è stata recentemente deliberata in giunta l' agevolazione della sosta ai cittadini residenti, muniti di bollino rosso, su una parte del nuovo parcheggio che si renderà disponibile a breve in Darsena, in via Peppino Impastato. La restante parte degli stalli sarà a sosta libera. La zona in questione presenta particolare rilevanza urbanistica, commerciale, turistica, lavorativa ed è caratterizzata da rilevanti volumi di traffico; l' imminente consegna del nuovo parcheggio pubblico, apporterà un considerevole beneficio da questo punto di vista ". Così, attraverso una nota stampa, Massimo Arecco, vicesindaco di Savona e assessore all' urbanistica. " Nel dettaglio, la nuova area di sosta, nella pianificazione urbanistica, è individuata dalla sigla 'P1P4' ed è posta superiormente alla copertura del tratto terminale del tunnel dell' **Autorità di Sistema Portuale** - prosegue Arecco - Presenta una forma rettangolare e si estende per una superficie di circa mq 1.265,00 con una lunghezza di circa ml 105 e una larghezza di ml 12. Il progetto ha previsto la realizzazione di 47 stalli per auto di cui 2 sono stati destinati alle persone diversamente abili e 12 stalli per motocicli. Gli stalli sono disposti su due file contrapposte, con corsia di manovra centrale. Sul lato sud (verso l' area **portuale**) gli stalli sono disposti a pettine, con una angolazione di 45° ed una larghezza di 2,50 metri ed una lunghezza di 5 metri. Gli stalli posizionati a nord (verso via Peppino Impastato) sono disposti paralleli alla corsia di manovra (in senso longitudinale al parcheggio) ed hanno una larghezza di 2,20 metri e una lunghezza di 5,50 metri ". " I due posti auto per le persone diversamente abili sono stati opportunamente segnalati ed hanno una larghezza di 3,20 metri. Sono posizionati entrambi nelle vicinanze del varco di ingresso del parcheggio, a cui si accede tramite un percorso dedicato che, in futuro, collegherà Via Impastato con il nuovo complesso denominato 'Crescent 2' e con l' area della Fortezza del Priamar. L' illuminazione dell' area a parcheggio è stata realizzata con pali di illuminazione aventi caratteristiche estetiche analoghe a quelli presenti lungo Via Impastato, dotati di corpi illuminanti a LED a basso consumo energetico, con costi di manutenzione quasi nulli ed impatto ambientale ridotto. I lavori sono attualmente in fase di ultimazione: il prossimo mese di marzo sarà eseguito il collaudo tecnico amministrativo, dopodichè avverrà la relativa consegna al Comune " conclude infine il vicesindaco savonese.



Costa Crociere e Dante Labs lanciano il "laboratorio mobile" per i test covid-19

In occasione della ripresa delle sue vacanze il 27 marzo, con l' ammiraglia Costa Smeralda, la compagnia italiana rafforza ulteriormente i protocolli di sicurezza grazie ai "Dante Mobile", i laboratori mobili ed automatizzati dell' azienda italiana Dante Labs, che permettono di eseguire tamponi molecolari direttamente nei porti. Genova, 25 febbraio 2021 - Costa Crociere , compagnia italiana del gruppo Carnival Corporation & plc (NYSE/LSE: CCL; NYSE: CUK), e Dante Labs , azienda italiana leader mondiale della genomica e provider di test COVID-19, annunciano il lancio del " laboratorio mobile " per test COVID-19, un nuovo servizio che rafforzerà ulteriormente le procedure di sicurezza previste per il rientro in servizio delle navi Costa. Si tratta di una rete di laboratori mobili su furgoni, che saranno impiegati per effettuare i tamponi molecolari direttamente nei porti di partenza della compagnia. I mezzi, denominati "Dante mobile", sono dotati di tutto il necessario per eseguire i tamponi di virus, macchinari per liquid-handling, estrattori e PCR. L' autonomia energetica, garantita da un gruppo elettrogeno che alimenta delle sofisticate batterie agli ioni di litio, permette a ogni laboratorio mobile di analizzare sino a 1000 campioni al giorno senza utilizzo di fonti energetiche esterne, mentre l' invio dei risultati avviene attraverso la connessione alle reti mobili di ultima generazione. I "Dante mobile" saranno già operativi il 27 marzo, nel porto di Savona, per effettuare test COVID-19 pre-imbarco agli ospiti di Costa Smeralda , la prima nave della flotta Costa che riprenderà il mare, offrendo crociere dedicate interamente all' Italia. L' itinerario comprende Savona, Civitavecchia/Roma, Napoli, Messina, Cagliari, La Spezia, e può essere acquistato per intero, per la durata di una settimana, oppure suddiviso in due crociere brevi di tre e quattro giorni. Grazie a questa innovazione, che sarà disponibile non solo a Savona ma in tutti i principali porti di imbarco della nave del Gruppo Costa, Costa Crociere renderà ancora più efficaci le misure di sicurezza previste dal Costa Safety Protocol , il protocollo che contiene procedure operative adeguate alle esigenze di risposta al COVID-19. Una delle misure principali del protocollo prevede test antigenico per tutti gli ospiti prima dell' imbarco, che in caso di positività viene verificato attraverso un ulteriore test molecolare. Per quanto riguarda l' equipaggio, sono previsti test molecolari, eseguiti sia prima dell' imbarco, sia regolarmente durante tutto il periodo di permanenza a bordo. Grazie ai nuovi laboratori mobili, i test molecolari potranno essere effettuati in maniera ancora più rapida e sicura. Altre misure incluse nel protocollo Costa riguardano il controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal, riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. " Nell' ambito della nostra collaborazione con Dante Labs, per la ripresa delle nostre operazioni abbiamo sviluppato un progetto innovativo, mai visto prima nel nostro settore, che va a rafforzare ulteriormente le nostre procedure di sicurezza e che, grazie alla sua flessibilità, ridurrà i tempi di attesa dei test a cui si devono sottoporre tutti i nostri ospiti e i nostri equipaggi prima di imbarcare. Data la sua versatilità, questa soluzione potrebbe in futuro anche essere messa a disposizione delle città destinazioni delle nostre navi, supportando qualora necessario le attività di screening locali necessarie nell' attuale contesto " - ha dichiarato Marco Diodà, Vice President Procurement & Supply Chain del Gruppo Costa. " Sono molto soddisfatto di questo nuovo traguardo raggiunto con Costa Crociere . - ha dichiarato oggi Andrea Riposati, CEO e co-founder di Dante Labs - Da



Foto: Costa Crociere

quando abbiamo avviato la nostra collaborazione, siamo riusciti a garantire la partenza



Sea Reporter

Savona, Vado

di decine di crociere e di permettere ai tanti passeggeri di vivere una meravigliosa vacanza in sicurezza. Oggi, con il lancio di "Dante mobile", segniamo un ulteriore passo in avanti verso la possibilità di continuare a convivere con la pandemia che ha colpito tutto il mondo, senza dover rinunciare alle esperienze uniche di una crociera".

Costa Crociere, laboratori mobili all'imbarco per i test Covid

Genova Costa Crociere e Dante Labs, azienda italiana della genomica annunciano il lancio del laboratorio mobile per test COVID-19 un nuovo servizio che rafforzerà ulteriormente le procedure di sicurezza previste per il rientro in servizio delle navi Costa. Lo annuncia la compagnia da crociera in una nota. Si tratta di una rete di laboratori mobili su furgoni che saranno impiegati per effettuare i tamponi molecolari direttamente nei porti di partenza della compagnia. I mezzi, denominati Dante mobile, sono dotati di tutto il necessario per eseguire i tamponi: inattivatori di virus, macchinari per liquid-handling, estrattori e PCR. L'autonomia energetica, garantita da un gruppo elettrogeno che alimenta delle sofisticate batterie agli ioni di litio, permette a ogni laboratorio mobile di analizzare sino a 1000 campioni al giorno senza utilizzo di fonti energetiche esterne, mentre l'invio dei risultati avviene attraverso la connessione alle reti mobili di ultima generazione. I Dante mobile saranno già operativi il 27 marzo, nel porto di Savona, per effettuare test COVID-19 pre-imbarco agli ospiti di Costa Smeralda, la prima nave della flotta Costa che riprenderà il mare, offrendo crociere dedicate interamente all'Italia. L'itinerario comprende Savona, Civitavecchia/Roma, Napoli, Messina, Cagliari, La Spezia, e può essere acquistato per intero, per la durata di una settimana, oppure suddiviso in due crociere brevi di tre e quattro giorni. Grazie a questa innovazione, che sarà disponibile non solo a Savona ma in tutti i principali porti di imbarco della navi del Gruppo Costa, Costa Crociere renderà ancora più efficaci le misure di sicurezza previste dal Costa Safety Protocol, il protocollo che contiene procedure operative adeguate alle esigenze di risposta al COVID-19. Una delle misure principali del protocollo prevede test antigenico per tutti gli ospiti prima dell'imbarco, che in caso di positività viene verificato attraverso un ulteriore test molecolare. Per quanto riguarda l'equipaggio, sono previsti test molecolari, eseguiti sia prima dell'imbarco, sia regolarmente durante tutto il periodo di permanenza a bordo. Grazie ai nuovi laboratori mobili, i test molecolari potranno essere effettuati in maniera ancora più rapida e sicura. Altre misure incluse nel protocollo Costa riguardano il controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visite delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal, riduzione del numero di passeggeri, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. Nell'ambito della nostra collaborazione con Dante Labs, per la ripresa delle nostre operazioni abbiamo sviluppato un progetto innovativo, mai visto prima nel nostro settore, che va a rafforzare ulteriormente le nostre procedure di sicurezza e che, grazie alla sua flessibilità, ridurrà i tempi di attesa dei test a cui si devono sottoporre tutti i nostri ospiti e i nostri equipaggi prima di imbarcare. Data la sua versatilità, questa soluzione potrebbe in futuro anche essere messa a disposizione delle città destinazioni delle nostre navi, supportando qualora necessario le attività di screening locali necessarie nell'attuale contesto ha dichiarato Marco Diodà, Vice President Procurement & Supply Chain del Gruppo Costa. Sono molto soddisfatto di questo nuovo traguardo raggiunto con Costa Crociere. ha dichiarato Andrea Riposati, CEO e co-founder di Dante Labs Da quando abbiamo avviato la nostra collaborazione, siamo riusciti a garantire la partenza di decine di crociere e di permettere ai tanti passeggeri di vivere una meravigliosa vacanza in sicurezza. Oggi, con il lancio di Dante mobile, segniamo un ulteriore passo in avanti verso la possibilità di continuare a convivere con la pandemia che ha colpito tutto il mondo, senza dover rinunciare alle esperienze uniche di una crociera.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

aumenti da 110 euro. in liguria impatto su 4000 lavoratori, i sindacati: «in questo momento di conflitto è un segnale fondamentale»

Rinnovo del contratto per 22 mila portuali

SIMONE GALLOTTI

genova Dopo una lunga trattativa è stato rinnovato il contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti. La validità partita dal primo gennaio, tragherà la fine del 2023. «È un rinnovo contrattuale che riguarda circa 20 mila addetti, ai quali consegna un aumento a regime pari a 110 euro di cui 10 euro destinati al fondo di accompagnamento all' esodo anticipato più la vacanza contrattuale da 300 euro per il periodo 2019/2020» riferiscono le segreterie nazionali di Cgil Cisl e Uil. Per Stefano Malorgio, Salvatore Pellicchia e Claudio Tarlazzi, segretari rispettivamente di Filt Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, la firma del contratto «è importante per l' intero settore che non si è mai fermato seppur coinvolto dagli effetti della pandemia. Un rinnovo che ancora di più afferma la centralità del contratto collettivo quale strumento regolatorio dell' intero settore chiamato ad affrontare non poche sfide, a partire dalla rinascita economica italiana post pandemia». A Genova il punto segnato sul contratto acquisisce ancora maggiore peso, visto il clima di conflitto dopo la lettera scritta da Confindustria contro l' Authority portuale sulla Culmv e lo sciopero programmato per il 5 marzo. «In un momento così delicato rinnovare un contratto così importante è un segnale per tutto il settore e per le istituzioni - spiegano Enrico Poggi e Enrico Ascheri della Cgil - Un segnale chiaro anche per quei terminalisti che provano sempre a derogare il contratto come sta accadendo in questi giorni. È un punto fortemente voluto ed ottenuto e l' inizio del percorso per la costituzione del fondo di accompagnamento alla pensione per i portuali ed è stato fondamentale anche salvaguardare la parte normativa. Adesso dobbiamo iniziare il tavolo per il rinnovo delle contrattazioni di secondo livello». «Questo rinnovo interessa a livello regionale più di 4.000 lavoratori dei porti della nostra regione, orgoglio ed esempio nazionale copiato all' estero. Questo strumento deve continuare ad essere centrale nelle sfide che devono ancora oggi essere affrontate. Siamo certi che le assemblee dei lavoratori a cui presto presenteremo l' accordo, forniranno la definitiva approvazione» spiega Mauro Scognamiglio, segretario generale Fit Cisl Liguria. Roberto Gulli e Duilio Falvo della Uil sottolineano: «Si chiude una fase complicata per la portualità italiana, segnata dagli attacchi al nostro sistema di governance, dalla pandemia e dalla mancata applicazione dei decreti di riforma. Molte delle rivendicazioni sono arrivate dai territori e il rinnovo contrattuale riconosce ancora di più l' importanza del lavoro degli addetti del settore che non si sono mai fermati, garantendo l' arrivo di merci in tutto il Paese». --



trasporti

Con corridoi e interporti la logistica è un driver

Posizionamento strategico rispetto alle direttrici di traffico in Europa

(F. GRE.) - Logistica e sistema degli interporti rappresentano, insieme, una chiave di sviluppo per l'intero Piemonte. La regione fa leva su un posizionamento geografico particolarmente favorevole, esattamente all'incrocio tra due dei principali corridoi infrastrutturali europei, il Mediterraneo (da Est a Ovest) e il Reno Alpi (da Sud a Nord). Inoltre a favorire la vocazione logistica del territorio regionale c'è anche la vicinanza a nodi di trasporto strategici come il **Porto di Genova** oppure lo scalo aereo di Malpensa. Questo posizionamento geografico gioca un ruolo fondamentale non solo per la competitività del sistema economico locale, ma può ambire a portare il Piemonte in una posizione di primo piano anche sui mercati internazionali. Questo accadrà, come suggerisce lo studio di Cdp, se la Regione avrà la capacità di intercettare i flussi di traffico da e per l'Europa continentale. Il Piemonte è secondo solo al Veneto sia per il numero che per la qualità delle strutture, con un totale di tre interporti sul territorio regionale dei 24 presenti in tutta Italia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Via libera a Esselunga, Coop sulle barricate: «Ricorreremo al Tar»

Annamaria Coluccia Si allarga lo scontro sulla futura struttura di vendita di Esselunga a San Benigno. Coop Liguria annuncia un ricorso al Tar contro la delibera del consiglio comunale che - con il sì della maggioranza di centrodestra -, ha dato l'ok a modificare il Piano urbanistico comunale (Puc) per realizzare il nuovo insediamento commerciale in via di Francia. Il contenzioso su quest'operazione si arricchisce, quindi, di un altro capitolo, dopo il primo ricorso (pendente) di Coop contro il parere preventivo della conferenza dei servizi, e in vista dell'udienza del 17 marzo sul ricorso del civico Fronte del Porto contro un provvedimento preliminare del Comune. Questo mentre anche municipio Centro Ovest e opposizioni in Comune valutano possibili azioni legali. «Riteniamo che non ci siano le condizioni per autorizzare una nuova grande superficie di vendita in quell'area - spiega il presidente di Coop Liguria, Roberto Pittalis - e siamo pronti a far valere i nostri diritti per preservare il tessuto commerciale esistente, del quale fa parte da decenni il nostro superstore "Antonio Negro" del Terminal Traghetto». Il nuovo ricorso contesta la legittimità della delibera sotto diversi profili.

Secondo Coop l'area di via di Francia «è soggetta al Piano regolatore portuale» e, quindi, il Comune non può assumere provvedimenti «per un'area su cui ha competenza prioritaria l'Autorità di sistema portuale». Non solo. Coop ricorda che quando nel 1999 la cooperativa Antonio Negro dovette lasciare la sede storica vicino all'elicoidale per essere trasferita al Terminal Traghetto, «tra Coop e Autorità portuale fu stipulato un accordo, nel quale l'Autorità portuale si era impegnata a non prevedere all'interno dell'area esercizi commerciali alimentari. Gli atti di compravendita che si sono susseguiti, compresa la cessione delle aree dalla società Biasotti Group a Esselunga - si rimarca - sono vincolati a quell'accordo, la cui validità è confermata da una recente sentenza del Tribunale civile di Genova del 2019». Altri rilievi riguardano poi la coerenza della delibera con il Puc, il fatto, cioè, che la giunta abbia scelto la strada dell'aggiornamento - e non della variante al Piano - e la compatibilità della futura struttura commerciale con il traffico della zona. «Stupisce e dispiace - sottolinea Pittalis - che le istituzioni locali abbiano approvato in tempi rapidi un progetto presentato da un'azienda non ligure, anziché dare priorità al sostegno delle imprese del territorio». Dalla giunta Bucci non arrivano, per ora, commenti. Ma per il presidente di Coop Liguria, questa è anche l'occasione per rispondere ad alcune dichiarazioni e critiche ripetute nei giorni scorsi. «Siamo stanchi della narrazione di Coop monopolista - commenta Pittalis - A Genova abbiamo la stessa superficie di vendita di Carrefour e meno di Sogegross, e solo 19 punti vendita sui 290 totali. Ma quando si parla di concorrenza sembra che in Liguria esista solo Coop. Veniamo spesso accusati di essere stati oggetto di favoritismi, ma - ricorda - le aree di via Piave dove Esselunga ha aperto il suo primo superstore erano nostre, e le abbiamo cedute perché negli anni Novanta l'amministrazione di centrosinistra aveva respinto la nostra richiesta di aprire un punto vendita, valutandolo incompatibile con il Piano del commercio». I rapporti con l'attuale amministrazione comunale? «Da parte nostra c'è un rapporto normale, ma - osserva Pittalis - notiamo un certo rallentamento in alcune pratiche che abbiamo presentato. Siamo da tempo in attesa di una risposta che chiuda definitivamente l'iter per realizzare una struttura di vendita di 2500 metri quadri nelle aree ex Esaote a Sestri. E vorrei ricordare - sottolinea - che grazie all'



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

operazione su quelle aree Esaote è rimasta a Genova». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Coop va al Tar contro Esselunga

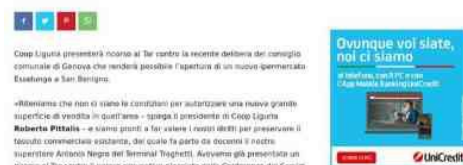
"Riteniamo che non ci siano le condizioni per autorizzare una nuova grande superficie di vendita in quell' area e siamo pronti a far valere i nostri diritti per preservare il tessuto commerciale esistente, del quale fa parte da decenni il nostro superstore del Terminal Traghetti". Lo dice il presidente di Coop Liguria Roberto Pittalis annunciando un ricorso al Tar contro la recente delibera del Consiglio comunale che renderà possibile l' apertura di un nuovo ipermercato Esselunga a San Benigno a Genova. A rendere illegittima la delibera, secondo i vertici della Coop ci sarebbe il fatto che l' area interessata è soggetta a regolamentazione del Piano Regolatore **Portuale** e il Comune non ha facoltà di assumere provvedimenti riguardanti un' area su cui ha competenza prioritaria l' **Autorità di Sistema Portuale**. A questo si aggiunge l' accordo per il trasferimento, nel 1999, della cooperativa Antonio Negro dalla sua sede storica all' interno del Terminal Traghetti, nel quale l' **Autorità Portuale** si è impegnata a non prevedere all' interno dell' area esercizi commerciali alimentari. Secondo Coop Liguria, inoltre, l' insediamento ipotizzato sottrae aree allo sviluppo dell' attività **portuale** e comporta un gravissimo impatto sulla viabilità di accesso ai varchi portuali. La delibera, dice Coop, è palesemente in contrasto con i principi fondamentali del Piano urbanistico comunale, e le modifiche apportate al Puc dal Consiglio comunale in favore di Esselunga non possono considerarsi un semplice aggiornamento. "Chiediamo rispetto e parità di trattamento perché siamo un' impresa nata e cresciuta su questo territorio, che rappresenta oltre 400.000 Soci, dà lavoro a 2.700 persone e ogni anno contribuisce allo sviluppo dell' economia regionale, acquistando da imprese liguri oltre 60 milioni di euro di prodotti, in aggiunta al valore dell' indotto. Stupisce e dispiace che le istituzioni locali abbiano approvato in tempi rapidi - conclude Pittalis - un progetto presentato da un' azienda non ligure, anziché dare priorità al sostegno delle imprese del territorio. E dispiace ancora di più se a farne le spese è il piccolo commercio, con il quale a Sampierdarena conviviamo da decenni".



Esselunga a San Benigno, Coop Liguria presenterà ricorso al Tar

Spiegate le motivazioni che secondo Coop Liguria rendono illegittima l'apertura del superstore. Pittalis: «Stufi della narrazione di Coop monopolista»

Coop Liguria presenterà ricorso al Tar contro la recente delibera del consiglio comunale di Genova che renderà possibile l'apertura di un nuovo ipermercato Esselunga a San Benigno. «Riteniamo che non ci siano le condizioni per autorizzare una nuova grande superficie di vendita in quell'area - spiega il presidente di Coop Liguria Roberto Pittalis - e siamo pronti a far valere i nostri diritti per preservare il tessuto commerciale esistente, del quale fa parte da decenni il nostro superstore Antonio Negro del Terminal Traghetto. Avevamo già presentato un ricorso al Tar contro il parere preventivo rilasciato dalla Conferenza dei Servizi, propedeutico all'avvio del procedimento». Gli elementi che secondo Coop Liguria rendono illegittima la delibera del consiglio comunale sono i seguenti: l'area interessata fa parte dell'ambito **portuale**, dunque è soggetta alla regolamentazione del Piano Regolatore **Portuale**. Il Comune non ha quindi facoltà di assumere provvedimenti riguardanti un'area su cui ha competenza prioritaria l'**Autorità di Sistema Portuale**; il trasferimento della cooperativa Antonio Negro dalla sua sede storica all'interno del Terminal Traghetto è avvenuto nel 1999, proprio per favorire lo sviluppo delle aree funzionali all'attività **portuale**. Tra Coop e **Autorità Portuale** è stato quindi stipulato un accordo, nel quale l'**Autorità Portuale** si è impegnata a non prevedere all'interno dell'area esercizi commerciali alimentari. Gli atti di compravendita che si sono susseguiti nel corso degli anni, compresa la cessione delle aree dalla società Biasotti Group a Esselunga, sono pertanto vincolati a quell'accordo, la cui validità è confermata da una recente sentenza del Tribunale Civile di Genova del 2019; l'insediamento ipotizzato sottrae aree allo sviluppo dell'attività **portuale** e comporta un gravissimo impatto sulla viabilità di accesso ai varchi portuali. Inoltre le verifiche di impatto sul traffico compiute da Esselunga sono state effettuate in un momento in cui erano in vigore restrizioni legate alle misure di contenimento della pandemia, che ne alterano i risultati; la delibera è palesemente in contrasto con i principi fondamentali del Piano urbanistico comunale, che in quell'area limita lo sviluppo delle grandi strutture commerciali alimentari a favore prevalentemente delle piccole strutture le quali, negli anni, hanno consolidato la propria presenza anche con la costituzione di Centri Integrati di Via, molto presenti a Sampierdarena; le modifiche apportate al Puc dal consiglio comunale in favore di Esselunga non possono considerarsi un semplice aggiornamento. A stabilirlo chiaramente è l'articolo 43 delle legge regionale n. 36 del 1997. Proprio questa legge è stata modificata oggi dalla giunta della Regione Liguria. «Veniamo spesso accusati di essere stati oggetto di favoritismi - ricorda Pittalis - ma l'area di via Piave dove Esselunga ha aperto il suo primo superstore erano di nostra proprietà e le abbiamo cedute perché l'Amministrazione di centro-sinistra in carica negli anni Novanta aveva respinto la nostra richiesta di apertura di un nuovo punto vendita, valutandolo incompatibile con il Piano del commercio. Chiediamo rispetto e parità di trattamento, perché siamo un'impresa nata e cresciuta su questo territorio, che rappresenta oltre 400 mila soci, dà lavoro a 2.700 persone e ogni anno contribuisce allo sviluppo dell'economia regionale, acquistando da imprese liguri oltre 60 milioni di euro di prodotti, in aggiunta al valore dell'indotto. Come cooperativa di consumatori, restituiamo valore alla collettività, sostenendo le scuole, la cultura, le associazioni locali, con le quali co-progettiamo una miriade di attività sui territori. In più ci siamo sempre quando occorre sostenere la



Coop Liguria presenterà ricorso al Tar contro la recente delibera del consiglio comunale di Genova che renderebbe possibile l'apertura di un nuovo ipermercato Esselunga a San Benigno.

«Riteniamo che non ci siano le condizioni per autorizzare una nuova grande superficie di vendita in quell'area - spiega il presidente di Coop Liguria Roberto Pittalis - e siamo pronti a far valere i nostri diritti per preservare il tessuto commerciale esistente, del quale fa parte da decenni il nostro superstore Antonio Negro del Terminal Traghetto. Avevamo già presentato un ricorso al Tar contro il parere preventivo rilasciato dalla Conferenza dei Servizi, propedeutico all'avvio del procedimento».

Gli elementi che secondo Coop Liguria rendono illegittima la delibera del consiglio comunale sono i seguenti:

- l'area interessata fa parte dell'ambito portuale, dunque è soggetta alla regolamentazione del Piano Regolatore Portuale. Il Comune non ha quindi facoltà di assumere provvedimenti riguardanti un'area su cui ha competenza prioritaria l'Autorità di Sistema Portuale;
- il trasferimento della cooperativa Antonio Negro dalla sua sede storica all'interno del Terminal Traghetto è avvenuto nel 1999, proprio per favorire lo

comunità, nelle emergenze sociali e in quelle sanitarie». Pittalis si dice stanco della narrazione di Coop monopolista: «A Genova abbiamo la stessa superficie di vendita di Carrefour



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

e meno di Sogegross e solo 19 punti vendita sui 290 totali, ma quando si parla di concorrenza sembra che in Liguria esista solo Coop. Ci siamo, certo, da ben 75 anni, perché è qui che siamo nati, cresciuti e dove abbiamo scelto di investire, sebbene la Liguria sia un territorio difficile da rifornire, per la sua conformazione e per la mancanza di infrastrutture adeguate. Stupisce e dispiace che le Istituzioni locali abbiano approvato in tempi rapidi un progetto presentato da un'azienda non ligure, anziché dare priorità al sostegno delle imprese del territorio. E dispiace ancora di più se a farne le spese è il piccolo commercio, con il quale a Sampierdarena conviviamo da decenni».

Bis di Esselunga a Genova, Coop Liguria annuncia ricorso al Tar

Il ricorso sarà presentato contro la delibera di modifica del Puc approvata dal consiglio comunale e che di fatto permette l'apertura del supermercato

Redazione

Genova . La notizia è di quelle che fanno tremare i vetri anche se non è proprio un fulmine a ciel sereno. Coop Liguria presenterà ricorso al Tar contro la recente delibera del consiglio comunale che renderà possibile l'apertura di un nuovo ipermercato Esselunga a San Benigno . Un altro ricorso legato all'area è stato presentato tempo fa dai civ Sampierdarenesi (sentenza attesa il 23 febbraio). 'Riteniamo che non ci siano le condizioni per autorizzare una nuova grande superficie di vendita in quell'area - spiega il presidente di Coop Liguria Roberto Pittalis - e siamo pronti a far valere i nostri diritti per preservare il tessuto commerciale esistente, del quale fa parte da decenni il nostro superstore Antonio Negro del Terminal Traghetto. Avevamo già presentato un ricorso al Tar contro il parere preventivo rilasciato dalla Conferenza dei Servizi , propedeutico all'avvio del procedimento'. Gli elementi che secondo Coop Liguria rendono illegittima la delibera del Consiglio comunale sono i seguenti: l'area interessata fa parte dell'ambito **portuale**, dunque è soggetta alla regolamentazione del Piano Regolatore **Portuale**. Il Comune non ha quindi facoltà di assumere provvedimenti riguardanti un'area su cui ha competenza prioritaria l'**Autorità di Sistema Portuale**. Coop contesta il fatto che il trasferimento della cooperativa Antonio Negro dalla sua sede storica all'interno del Terminal Traghetto sia avvenuto nel 1999, proprio per favorire lo sviluppo delle aree funzionali all'attività **portuale**. Tra Coop e **Autorità Portuale** è stato quindi stipulato un accordo, nel quale l'**Autorità Portuale** si è impegnata a non prevedere all'interno dell'area esercizi commerciali alimentari. Gli atti di compravendita che si sono susseguiti nel corso degli anni, compresa la cessione delle aree dalla società Biasotti Group a Esselunga, sono pertanto vincolati a quell'accordo , la cui validità è confermata da una recente sentenza del Tribunale Civile di Genova del 2019. L'insediamento ipotizzato - attacca Coop - sottrae aree allo sviluppo dell'attività **portuale** e comporta un gravissimo impatto sulla viabilità di accesso ai varchi portuali. Inoltre le verifiche di impatto sul traffico compiute da Esselunga sono state effettuate in un momento in cui erano in vigore restrizioni legate alle misure di contenimento della pandemia, che ne alterano i risultati; Secondo Coop Liguria la delibera è palesemente in contrasto con i principi fondamentali del Piano urbanistico comunale , che in quell'area limita lo sviluppo delle grandi strutture commerciali alimentari a favore prevalentemente delle piccole strutture le quali, negli anni, hanno consolidato la propria presenza anche con la costituzione di Centri Integrati di Via, molto presenti a Sampierdarena. Inoltre le modifiche apportate al puc dal consiglio comunale in favore di Esselunga non possono considerarsi un semplice aggiornamento. A stabilirlo chiaramente è l'articolo 43 delle Legge Regionale n. 36 del 1997. 'Veniamo spesso accusati di essere stati oggetto di favoritismi - ricorda il Presidente di Coop Liguria Roberto Pittalis - ma le aree di Via Piave dove Esselunga ha aperto il suo primo superstore erano di nostra proprietà e le abbiamo cedute perché l'Amministrazione di centro-sinistra in carica negli anni Novanta aveva respinto la nostra richiesta di apertura di un nuovo punto vendita, valutandolo incompatibile con il Piano del commercio'. 'Siamo stanchi della narrazione di Coop monopolista : a Genova abbiamo la stessa superficie di vendita di Carrefour e meno di Sogegross e solo 19 punti vendita sui 290 totali, ma quando si parla di concorrenza sembra che in Liguria esista solo



Coop - continua Pittalis - ci siamo, certo, da ben 75 anni, perché è qui che siamo nati, cresciuti e dove abbiamo scelto di investire, sebbene la Liguria sia un territorio difficile da rifornire, per la sua conformazione e per la mancanza di infrastrutture adeguate'. 'Stupisce e dispiace



Genova24

Genova, Voltri

che le Istituzioni locali abbiano approvato in tempi rapidi un progetto presentato da un'azienda non ligure, anziché dare priorità al sostegno delle imprese del territorio. E dispiace ancora di più se a farne le spese è il piccolo commercio, con il quale a Sampierdarena conviviamo da decenni', conclude.

Genova, Esselunga a San Benigno: Coop Liguria farà ricorso. «Tuteliamo i nostri diritti»

Genova - Coop Liguria presenta ricorso al TAR contro la recente delibera del Consiglio comunale di Genova che renderà possibile l'apertura di un nuovo ipermercato Esselunga a San Benigno (Sampierdarena), il secondo a Genova dopo quello in via Piave 5. «Riteniamo che non ci siano le condizioni per autorizzare una nuova grande superficie di vendita in quell'area - spiega il Presidente di Coop Liguria Roberto Pittalis - e siamo pronti a far valere i nostri diritti per preservare il tessuto commerciale esistente, del quale fa parte da decenni il nostro superstore Antonio Negro del Terminal Traghetti. Avevamo già presentato un ricorso al Tar contro il parere preventivo rilasciato dalla Conferenza dei Servizi, propedeutico all'avvio del procedimento». Gli elementi che, secondo Coop Liguria, rendono illegittima la delibera del Consiglio sono i seguenti: l'area interessata fa parte dell'ambito **portuale**, dunque è soggetta alla regolamentazione del Piano Regolatore **Portuale**. Il Comune non ha quindi facoltà di assumere provvedimenti riguardanti un'area su cui ha competenza prioritaria l'**Autorità di Sistema Portuale**; il trasferimento della cooperativa Antonio Negro dalla sua sede storica all'interno del Terminal Traghetti è avvenuto nel 1999, proprio per favorire lo sviluppo delle aree funzionali all'attività **portuale**. Tra Coop e **Autorità Portuale** è stato quindi stipulato un accordo, nel quale l'**Autorità Portuale** si è impegnata a non prevedere all'interno dell'area esercizi commerciali alimentari. Gli atti di compravendita che si sono susseguiti nel corso degli anni, compresa la cessione delle aree dalla società Biasotti Group a Esselunga, sono pertanto vincolati a quell'accordo, la cui validità è confermata da una recente sentenza del Tribunale Civile di Genova del 2019; l'insediamento ipotizzato sottrae aree allo sviluppo dell'attività **portuale** e comporta un gravissimo impatto sulla viabilità di accesso ai varchi portuali. Inoltre le verifiche di impatto sul traffico compiute da Esselunga sono state effettuate in un momento in cui erano in vigore restrizioni legate alle misure di contenimento della pandemia, che ne alterano i risultati; la delibera è palesemente in contrasto con i principi fondamentali del Piano urbanistico comunale, che in quell'area limita lo sviluppo delle grandi strutture commerciali alimentari a favore prevalentemente delle piccole strutture le quali, negli anni, hanno consolidato la propria presenza anche con la costituzione di Centri Integrati di Via, molto presenti a Sampierdarena; le modifiche apportate al P.U.C. dal Consiglio comunale in favore di Esselunga non possono considerarsi un semplice aggiornamento. A stabilirlo chiaramente è l'articolo 43 della Legge Regionale n. 36 del 1997. «Veniamo spesso accusati di essere stati oggetto di favoritismi - ricorda Pittalis - ma le aree di Via Piave dove Esselunga ha aperto il suo primo superstore erano di nostra proprietà e le abbiamo cedute perché l'Amministrazione di centro-sinistra in carica negli anni Novanta aveva respinto la nostra richiesta di apertura di un nuovo punto vendita, valutandolo incompatibile con il Piano del commercio. Chiediamo rispetto e parità di trattamento, perché siamo un'impresa nata e cresciuta su questo territorio, che rappresenta oltre 400.000 Soci, dà lavoro a 2.700 persone e ogni anno contribuisce allo sviluppo dell'economia regionale, acquistando da imprese liguri oltre 60 milioni di euro di prodotti, in aggiunta al valore dell'indotto (imprese di manutenzioni, pulizia, comunicazione, ecc.) Come cooperativa di consumatori, restituiamo valore alla collettività, sostenendo le scuole, la cultura, le associazioni locali, con le quali co-progettiamo una miriade di attività sui territori. In più ci siamo sempre quando occorre sostenere la comunità, nelle emergenze sociali e in quelle sanitarie. Siamo stanchi della narrazione di Coop monopolista: a Genova abbiamo la stessa superficie di vendita di Carrefour e meno di Sogegross



MenteLocale Genova

Genova, Voltri

e solo 19 punti vendita sui 290 totali , ma quando si parla di concorrenza sembra che in Liguria esista solo Coop. Ci siamo, certo, da ben 75 anni , perché è qui che siamo nati, cresciuti e dove abbiamo scelto di investire, sebbene la Liguria sia un territorio difficile da rifornire, per la sua conformazione e per la mancanza di infrastrutture adeguate. Stupisce e dispiace che le Istituzioni locali abbiano approvato in tempi rapidi un progetto presentato da un' azienda non ligure, anziché dare priorità al sostegno delle imprese del territorio. E dispiace ancora di più se a farne le spese è il piccolo commercio, con il quale a Sampierdarena conviviamo da decenni».

A Genova un nuovo hub di attracco per cavi sottomarini

Diventerà uno dei principali porti digitali d'Europa

Redazione

GENOVA Genova protagonista di un progetto per costruire un nuovo hub di attracco per cavi sottomarini. Si tratta di un'infrastruttura per le telecomunicazioni per fornire più affidabilità a Internet e sostenere la crescita del 4G, del 5G e dell'accesso a banda larga fissa per centinaia di milioni di persone. Vodafone, che è la capofila del consorzio per gli approdi europei, farà attraccare il sistema di cavi 2Africa a Genova e utilizzerà la struttura GN1 di come punto di interconnessione strategico per questo sistema di cavi sottomarini, creando una connettività più forte in Europa e contribuendo a costruire una società digitale inclusiva per tutti. Siamo molto entusiasti -ha detto il sindaco Marco Bucci di essere la città che ospiterà il nuovo hub di attracco per cavi sottomarini GN1, che servirà come punto di approdo per il cavo 2Africa nel nord Italia. Genova è nota per il ruolo centrale che ha giocato nel commercio marittimo per molti secoli. Grazie a GN1, la città diventerà uno dei principali porti digitali d'Europa, e svolgerà un ruolo chiave nel trasferimento dei dati a livello globale. Il super-cavo toccherà terra alla Foce per poi percorrere la Val Bisagno concludendo il suo viaggio in un mega ambiente che verrà realizzato all'interno di una ex fabbrica di vetro industriale in Lungobisagno Istria. Genova e la Liguria -ha commentato il presidente della Regione Giovanni Toti hanno da sempre una vocazione logistica e un ruolo essenziale nel traffico delle merci per l'Europa e per il Mediterraneo. Oggi passano da qui anche le infrastrutture per i dati, asset fondamentali per lo sviluppo globale e locale. Siamo convinti che la realizzazione di questo importante hub digitale, e la collaborazione sul nostro territorio di grandi aziende come Equinix e Vodafone, costituirà un valore aggiunto anche per le imprese liguri. Il progetto Gn1 porterà nel capoluogo ligure investimenti per 21 milioni di euro. Emmanuel Becker, managing director di Equinix, ha spiegato che l'Italia è un importante mercato in crescita per Equinix in EMEA, in quanto è un punto di interconnessione strategico per la regione e non solo. Stiamo lavorando per offrire ai nostri clienti un migliore accesso alla rete globale di cavi sottomarini, in modo che abbiano maggiori opportunità di espansione a livello internazionale. Grazie anche all'apertura del nostro nuovo data center a Milano, ML5, stiamo creando un'area metropolitana interconnessa dove i clienti possono connettersi con partner commerciali strategici in Italia e nel mondo.



Il giallo della lettera di Confindustria a Signorini e il 'Caligo'

"Ma non volevamo mandarla, o meglio alcuni sì alcuni no". "Ma è una lettera vecchia! Era di novembre ed era stata firmata a quei tempi da tutti poi ora c'è chi ha voluto comunque farla avere all' Autorità Portuale ma.... informalmente" "Ma chi l' ha data al Secolo? Visto che non doveva neppure essere protocollata?" "Tanto le proroghe delle concessioni ormai ce le siamo portate a casa". La lettera che il Secolo XIX ha pubblicato, con firme importanti che rappresentano tutti i terminalisti, NON DOVEVA DIVENTARE UFFICIALE. Doveva servire solo a far sapere, sotto sotto, quello che l' Autorità di sistema portuale poteva rischiare. Ora c'è grande imbarazzo in Confindustria Genova e il Presidente Giovanni Mondini ha ordinato a tutti di interrompere qualsiasi rapporto con i media. Imbarazzo, tensioni, proprio alla fine di un mandato per questa Confindustria che deve trovare un nuovo Presidente che subentrerà all' azionista di Erg che sperava di finire il mandato senza trovarsi questa "gatta da pelare". Rottura dei rapporti con palazzo San Giorgio che si trova ora a dover gestire una situazione di cui la città non aveva bisogno per una lettera che non doveva partire. E mentre siamo già al limite della sopravvivenza per il Covid e per il dramma del sistema Autostradale si aggiungerà venerdì 5 uno sciopero del porto che bloccherà tutta la città. C'è solo da sperare di diventare per quel giorno zona Rossa così, tanto da bloccare tutti e raffreddare gli animi. Le accuse tra camalli e terminalisti continuano senza risparmiarsi nulla. Dicono i camalli: "Il Caligo l' hanno fatto arrivare i terminalisti per farci saltare i turni e non pagarci le giornate" E dall' altra parte Confindustria: "Guarda cosa si inventano sti camalli pur di non lavorare e addebitarci giornate non lavorate!"



T. Mariotti: accordo con Siemens per l'efficienza energetica del cantiere navale di Genova

Con l'obiettivo di rendere il sito produttivo più digitale e sostenibile, tutti i nuovi dispositivi saranno in grado di raccogliere sul campo in tempo reale le misure energetiche

T. Mariotti spa, società della Holding genovese **Genova** Industrie Navali e altamente specializzata nella progettazione e costruzione di navi da crociera ultra luxury, ha scelto la tecnologia Siemens per incrementare l'efficienza energetica e compiere un primo passo verso la digitalizzazione dell'intero cantiere navale situato nel **Porto** di **Genova**. Con l'obiettivo di rendere il sito produttivo più digitale e sostenibile, tutti i nuovi dispositivi Siemens installati saranno in grado di raccogliere sul campo in tempo reale le misure energetiche e di trasferirle in cloud al software di analisi Siemens Power Manager. In questo modo, sarà possibile, in primo luogo, raccogliere e analizzare con precisione i consumi dell'intero cantiere e, successivamente, definire ulteriori interventi di efficientamento che consentiranno di ridurre i costi operativi e l'impatto ambientale dell'intero cantiere gestito da T. Mariotti. «Il nostro Dna è sempre stato quello di ricercare ed innovare e volevamo fare un ulteriore passo in avanti per rendere il cantiere a prova di futuro - Ianfalco Federici, Facility Manager di T. Mariotti spa - ciò significa in primo luogo misurarsi con quello che è il territorio in cui operiamo, ovvero un'area industriale che si sviluppa nel centro di una città molto vocata al turismo, e contribuire in modo concreto alla riduzione dell'impatto ambientale del comparto delle riparazioni navali all'interno del **Porto** di **Genova**. Tra i molti progetti che stiamo portando avanti, è stato fondamentale fare leva sulla tecnologia integrata di Siemens che ci consentirà di ottimizzare la gestione degli impianti, ridurre gli sprechi energetici e emissioni e infine implementare nuove soluzioni efficienti per lo svolgimento delle nostre attività». Il nuovo Quadro Elettrico Generale (Qegbt) sarà in grado di alimentare l'officina, la banchina e tutti gli uffici del cantiere Mariotti grazie agli interruttori aperti 3WL e gli interruttori scatolati 3VA2, tutti equipaggiati con funzioni di misura e comunicazione Modbus. Disponibili in quattro grandezze costruttive a 3 e 4 poli, gli interruttori automatici aperti 3WL di Siemens coprono un intervallo di correnti nominali da 630 A a 6.300 A. Modulari e flessibili, rendono semplici e veloci le attività di assemblaggio e regolazione. Gli interruttori scatolati 3VA garantiscono processi di ingegnerizzazione automatizzati grazie a una gamma completa di software e dati CAx. I dispositivi si integrano in modo affidabile nell'ambito dell'automazione industriale e delle infrastrutture grazie a sistemi bus comuni.



T. Mariotti sceglie la tecnologia Siemens per la digitalizzazione del Cantiere Navale nel porto di Genova

Genova, 25 Febbraio 2021 - T. Mariotti S.p.A., società della Holding genovese **Genova** Industrie Navali ed altamente specializzata nella progettazione e costruzione di navi da crociera ultra luxury, ha scelto la tecnologia Siemens per incrementare l'efficienza energetica e compiere un primo passo verso la digitalizzazione dell'intero cantiere navale situato nel **Porto** di **Genova**. Con l'obiettivo di rendere il sito produttivo più digitale e sostenibile, tutti i nuovi dispositivi Siemens installati saranno in grado di raccogliere sul campo in tempo reale le misure energetiche e di trasferirle in cloud al software di analisi Siemens Power Manager. In questo modo, sarà possibile, in primo luogo, raccogliere e analizzare con precisione i consumi dell'intero Cantiere e, successivamente, definire ulteriori interventi di efficientamento che consentiranno di ridurre i costi operativi e l'impatto ambientale dell'intero cantiere gestito da T. Mariotti. "Il nostro DNA è sempre stato quello di ricercare ed innovare e volevamo fare un ulteriore passo in avanti per rendere il cantiere a prova di futuro. Ciò significa in primo luogo misurarsi con quello che è il territorio in cui operiamo, ovvero un'area industriale che si sviluppa nel centro di una città molto vocata al turismo, e contribuire in modo concreto alla riduzione dell'impatto ambientale del comparto delle riparazioni navali all'interno del **Porto** di **Genova**. Tra i molti progetti che stiamo portando avanti, è stato fondamentale fare leva sulla tecnologia integrata di Siemens che ci consentirà di ottimizzare la gestione degli impianti, ridurre gli sprechi energetici e emissioni e infine implementare nuove soluzioni efficienti per lo svolgimento delle nostre attività.", così spiega l'ing. Ianfalco Federici, Facility Manager di T. Mariotti S.p.A..



AdSP Genova, per il board spuntano i nomi di Canavese, La Mattina e Carozzi

Genova E' quasi definita la composizione del nuovo board portuale dell'AdSP di Genova-Savona. Lo anticipa il Secolo XIX online. Secondo il quotidiano diretto da Luca Ubaldeschi, starebbero per entrare nel governo' dell'Authority l'ex presidente dell'AP di Savona Rino Canavese, espressione del territorio ponentino, l'avvocato Andrea La Mattina, su indicazione della Regione, e il giornalista Giorgio Carozzi, espressione del sindaco Marco Bucci.



Il porto di Genova avvolto nella nebbia, la sirena della nave allarma i genovesi

GENOVA- È la fotografia del porto di Genova avvolta nella nebbia, anche se non si direbbe! Nel tardo pomeriggio di ieri la costa genovese è stata avvinghiata nella morsa dal gaigo, ovvero fenomeno delle nubi basse, molto simile alla nebbia in Val padana. Poi la fitta coltre bianca si è spostata anche sul bacino portuale. Le navi ferme all'imboccatura del porto e in rada sono state nascoste letteralmente dalla nebbia. La portacontainer Ningbo Express, dal tardo pomeriggio di ieri ha iniziato a segnalare la propria posizione suonando la sirena. Un suono breve, uno prolungato e uno breve il segnale acustico che, nel linguaggio marittimo, segnala alla nave che si avvicina il "rischio di collisione". Tanto che gli abitanti hanno iniziato a preoccuparsi e sommergere di telefonate la Capitaneria di porto, che non ha potuto fare altro che spiegare che il suono delle sirene rientra nella normalità della navigazione in caso di nebbia. Situazione ben conosciuta dagli abitanti delle città portuali spesso avvolti nella nebbia come quelli dei porti adriatici, ma fenomeno raro nel Tirreno.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

il dossier

Zona logistica, ok della Regione «Servirà ad attirare capitali»

L'assessore Benveduti: «La giunta Toti ha iniziato le attività istruttorie per costituire l'area chiesta dal presidente Sommariva»

L. IV.

La Spezia La Zona Logistica Semplificata del porto incassa l'ok della giunta regionale. È solo un primo passaggio, l'avvio di un iter che vedrà il confronto con istituzioni del territorio, associazioni di categoria e datoriali. Dopo le sollecitazioni del presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** Mario Sommariva, il dossier approda finalmente sul tavolo della giunta regionale. L'obiettivo è quello di creare un'area, che comprenda non solo porto e retroporto ma anche altre aree produttive della provincia, in cui le aziende che si insedieranno o che decideranno di ampliarsi potranno godere di tutta una serie di agevolazioni, semplificazioni e servizi. L'obiettivo è attirare capitali. E moltiplicare i posti di lavoro. Dallo scorso autunno l'iter si era incagliato, dopo che con un emendamento del Pd la possibilità di creare una ZIs era stata estesa anche al porto della Spezia. La norma prevede infatti una ZIs per regione e in Liguria era prevista già quella di Genova. La Spezia, che si trova in una situazione particolare a cavallo tra Liguria e Toscana, rischiava di rimanerne esclusa. «La Regione ha iniziato le attività istruttorie per costituire la Zona Logistica Semplificata del porto della Spezia e del suo retroporto, come richiesto dal presidente Mario Sommariva» ha annunciato ieri l'assessore allo sviluppo economico Andrea Benveduti, che ieri ha presentato in giunta la relazione con i passaggi che dovranno essere seguiti. «Procederemo con approfondimenti con regioni limitrofe, comuni liguri interessati, istituzioni coinvolte e con i rappresentanti del mondo economico - ha spiegato -. L'obiettivo della Regione è trasmettere rapidamente alla presidenza del Consiglio dei ministri il piano di sviluppo strategico, cui abbiamo già iniziato a lavorare. A stretto giro saranno convocati i tavoli operativi». Malumori tra le fila del Pd, in consiglio regionale. Davide Natale e Luca Garibaldi, che avevano presentato a dicembre un ordine del giorno sul tema senza avere risposta, parlano di «sgarbo istituzionale. Abbiamo appreso dalla lettura dell'ordine del giorno l'avvio dell'iter amministrativo e tecnico per la costituzione della ZIs porto e retroporto della Spezia». Il ritardo accumulato nell'affrontare questa pratica, per Natale e Garibaldi, sarebbe determinato dal fatto che «Toti non era a conoscenza della modifica di legge avvenuta grazie al lavoro del gruppo parlamentare e del dipartimento economia del mare del Pd, guidato da Matteo Bianchi. Soddisfatti della decisione, speriamo che la giunta non perda più tempo. Una grande opportunità per la crescita dei traffici commerciali, per l'occupazione e il tessuto imprenditoriale. Importante ora aprire interlocuzioni con realtà imprenditoriali di Emilia Romagna, Lombardia e basso Veneto, naturali sbocchi per le merci del nostro porto». --L. IV. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Citta della Spezia

La Spezia

Avviate dalla Regione le istruttorie per fare del porto spezzino una Zona logistica semplificata

La Spezia - "La Regione ha iniziato le attività istruttorie per costituire la Zona Logistica Semplificata del porto della Spezia e del suo retroporto, come richiesto dal presidente Mario Sommariva. D' intesa con l' **AdSP** procederemo celermente a verificare le condizioni di massimo vantaggio possibile per la ZLS, in termini di estensioni ed agevolazioni". Lo riferisce l' assessore allo sviluppo economico Andrea Baveduti che ha presentato in giunta oggi una relazione che contiene i passaggi formali che dovranno essere seguiti. "Procederemo con approfondimenti con le regioni limitrofe, coi comuni liguri interessati, con le istituzioni coinvolte e con i rappresentanti del mondo economico. L' obiettivo della Regione - spiega Baveduti - è trasmettere rapidamente alla presidenza del Consiglio dei ministri il piano di sviluppo strategico, cui abbiamo già iniziato a lavorare. A stretto giro saranno convocati i tavoli operativi". La ZLS spezzina si affianca a quella istituita dal DL 109/2018 per il porto di Genova, dopo il crollo del ponte Morandi. Giovedì 25 febbraio 2021 alle 20:50:14 Redazione.



Natale e Garibaldi: "Zona logistica semplificata per il porto spezzino, finalmente la Regione ci ascolta"

La Spezia - Lo scorso dicembre durante la seduta bilancio abbiamo presentato in Consiglio Regionale un Ordine del Giorno per chiedere alla Giunta di avviare le procedure amministrative per l' istituzione della Zona Logistica Semplificata di La Spezia. Incomprensibilmente quella nostra richiesta non venne accolta con favore dalla maggioranza che ci chiese di potere trasferire la discussione in commissione per approfondire la materia. Non abbiamo ancora adesso capito cosa ci fosse da approfondire: era una grande opportunità da sfruttare e avevamo chiesto di non perdere tempo. La verità è che Toti non era a conoscenza della modifica di legge avvenuta grazie al lavoro del Gruppo Parlamentare e del Dipartimento Economia del Mare del Partito Democratico, guidato da Matteo Bianchi. È grazie a quelle modifiche fatte in Parlamento che oggi una Regione può richiedere l' istituzione di più ZLS nel caso che vi sia un' **Autorità di Sistema Portuale** che abbia due porti in regioni diverse: è proprio il caso dell' **AdSP** del Mare Ligure Orientale che comprende i porti di La Spezia e di Marina di Carrara. Dopo settimane passate senza nessun risultato, nonostante le nostre ripetute richieste, quell' Ordine del Giorno è stato infine calendarizzato in una seduta di Commissione che si dovrà tenere a fine marzo. Oggi, con sgarbo istituzionale mai visto e senza nessuna comunicazione ai consiglieri che avevano presentato il documento da cui tutto ha avuto inizio, apprendiamo dalla lettura dell' ordine del giorno della seduta odierna che la Giunta Regionale ha deliberato l' avvio dell' iter amministrativo e tecnico finalizzato alla costituzione della ZLS "Porto e retroporto della Spezia". Ovviamente siamo soddisfatti della decisione - nonostante sia arrivata dopo più di due mesi dalla nostra richiesta - e speriamo che la Giunta non perda più tempo e che riempia di contenuti, in sinergia con l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, la ZLS che rappresenta una grande opportunità per la crescita dei traffici commerciali creando occupazione e crescita del tessuto imprenditoriale. La ZLS dovrà saper sviluppare il nostro retroporto e guardare ai mercati di riferimento del nostro **sistema portuale**: è importante, da subito, aprire interlocuzioni con le realtà imprenditoriali della vicina Emilia Romagna, della Lombardia e del basso Veneto che da sempre rappresentano naturali sbocchi per le merci che transitano dal nostro porto. In un momento di crisi come quello che sta attraversando il nostro Paese e la nostra Regione non cogliere le opportunità rappresenta una grave colpa. Noi continueremo a lavorare nell' interesse dei cittadini liguri: speriamo che lo faccia anche la Giunta Regionale. Davide Natale Consigliere regionale del Partito democratico Luca Garibaldi Capogruppo del Partito democratico in consiglio regionale Giovedì 25 febbraio 2021 alle 18:49:52 Redazione.



PORTO

Indagini sui rumori Legambiente esulta

Il circolo spezzino di Legambiente ha appreso «con soddisfazione» la notizia che il gip del Tribunale della Spezia ha respinto la richiesta della Procura di archiviare l'indagine in corso sui rumori prodotti dall'attività portuale e ha disposto nuovi accertamenti. «La nostra associazione - si legge in una nota - era a conoscenza dell'esposto dall'ingegner Vittorio Gasparini che ha provocato le indagini di cui sopra, coadiuvato dall'avvocato Valentina Antonini e da Marco Grondacci. Leggendo la decisione del gip si evince chiaramente che anche nel caso delle delle emissioni rumorose vi è un danno grave alla salute umana. Interessante è altresì l'estensione delle indagini all'ipotesi di omissione in atti d'ufficio: andrà valutato se tutte gli enti e le autorità preposte alla tutela dell'ambiente e della salute abbiano fatto quanto in loro dovere per far sì che queste emissioni inquinanti rumorose non si potessero verificare. Dal punto di vista politico (ma anche giudiziario) bisognerà verificare se quanto a suo tempo prescritto dal ministero dell'Ambiente in termini di Via per il piano regolatore portuale sia stato davvero messo in opera».



CAMBIA I TUOI VECCHI SERRAMENTI. SCONTO 50% IN FATTURA CON CONTRIBUTO ECOBONUS. Ruffino Group LA SPEZIA 1995 - Via P. Caviglioli, 155 Tel. 0877.856453 - spezia@ruffinogroup.it WWW.RUFFINOGROUP.IT WnD

Le Grazie

«Il trasloco dell' itticoltura non è più rinviabile»

L' associazione Posidonia interviene sullo sfratto ricevuto dall' azienda proprietaria delle vasche

LA SPEZIA L' associazione ambientalista Posidonia rilancia sulle prospettive, caldeggiate dal Comune di Porto Venere, di ricollocazione dell' impianto di itticoltura in fregio al Pezzino, nell' arco di un anno, quello della durata del rinnovo della concessione 'condizionata' rilasciata dall' **Autorità Portuale** che ha raccolto i propositi dell' ente locale. «A nostro avviso non è più rimandabile lo spostamento dell' attività, nata nel 1987, in un' area più idonea e rispondente alle normative che disciplinano tali impianti. Fin dal 2002 la Commissione Europea ha parlato espressamente di acquacoltura sostenibile, individuato gli obiettivi da perseguire e ha inserito tra le misure da adottare "l' itticoltura in gabbie in mare aperto". La Regione Liguria ha deciso per una soluzione di compromesso, anche per la natura delle sue coste, e ha emanato nel 2007 "direttive e criteri per la disciplina dell' acquacoltura marittima" in cui, dopo aver esaminate le interazioni delle attività di acquacoltura con l' ambiente, fornisce indicazioni sulla collocazione degli impianti. Per avviare all' inquinamento marino per accumulo di sostanze nutritive e per la somministrazione di prodotti chimici, oltre che per migliorare la qualità del prodotto, la Regione Liguria ha scelto come primo criterio per un buon posizionamento dell' impianto batimetrie uguali o superiori a 30 metri. Il secondo criterio che la Regione ha indicato come determinante è la distanza di almeno 1000 metri dalla costa. La situazione ottimale prevede il rispetto di entrambi i criteri ma, in ragione di particolari situazioni locali (bassi fondali anche lontano dalla costa, tratti di costa con alti fondali scarsamente frequentati) potranno essere proposte, motivatamente, soluzioni ad hoc». Di qui la richiesta di Posidonia: che il progetto col nuovo posizionamento delle vasche e l' occupazione dello spazio a terra venga presentato alla cittadinanza e discusso pubblicamente prima dell' approvazione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Citta della Spezia

La Spezia

Stella Maris e Capitaneria di porto donano cantuccini ai marittimi delle navi da crociera ferme in rada

La Spezia - Si è concretizzato questo pomeriggio, nella rada del **porto** spezzino, un bel gesto di riconoscenza e gratitudine verso i naviganti, da parte di un sodalizio della città della Spezia, per le attenzioni che i Comandi di bordo hanno avuto e continuano ad avere nei confronti di persone meno fortunate ed abbisognevole di assistenza, che usufruiscono quotidianamente dell' impegnativa opera posta in essere dalla Stella Maris, attraverso la "Mensa dei Poveri" e dalla Caritas. La consegna di diverse confezioni di biscotti (cantuccini) a favore dei marittimi imbarcati a bordo delle navi da crociera, costrette alla sosta a causa dell' emergenza in atto, è stata promossa dal sodalizio Lions del Mare, che opera a favore delle associazioni impegnate nella distribuzione dei pasti alle persone che in questo momento sono in difficoltà, per aggiungere "un pizzico di dolce". La donazione, svoltasi sulle navi Costa Fascinosa e Magica, Aidablu (alla fonda) e Sirena (in **porto**), in data odierna, è stata resa possibile anche grazie al supporto di una motovedetta della Guardia Costiera della Spezia, a bordo della quale erano presenti padre Gianluigi Ameglio, responsabile dell' associazione Stella Maris, ed il Comandante in 2^a della Capitaneria di **Porto** della Spezia, Capitano di Fregata Matteo Boretta. Tale gesto fa seguito alla recente donazione di cibo di vario genere e di dolci, per le mense dei poveri della città, effettuata da parte della Costa Magica, consegnato a padre Gianluigi Ameglio, 'guardiano' del convento di Gaggiola e dell' associazione Stella Maris che, all' insegna del volontariato, si occupa del welfare della gente di mare. Giovedì 25 febbraio 2021 alle 17:45:00 Redazione.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Università, parte il master in Diritto marittimo

Prendono il via oggi i Master in diritto marittimo, portuale e della logistica del Campus di Ravenna dell' Università di Bologna e in Diritto penale dell' impresa e dell' economia del Dipartimento di Scienze Giuridiche di Unibo. La terza edizione del Master in diritto marittimo, in collaborazione con l' **Adsp**, conta quest' anno una trentina di iscritti. «Siamo molto soddisfatti - afferma la direttrice Greta Tellarini - dei risultati raggiunti nelle scorse edizioni del Master, tanti nostri studenti non occupati sono riusciti a inserirsi nel mondo del lavoro, mentre quelli già occupati hanno apprezzato l' alto livello qualitativo di questo percorso formativo». «Un ringraziamento particolare - prosegue - va quest' anno al Soroptimist, per la borsa di studio di 1500 euro a favore di una donna, iscritta al Master, non occupata e under 35». Il Master avrà inizio oggi con il webinar 'Intermodalità e competitività del sistema portuale italiano', alla presenza, tra gli altri, di Giuseppe Catalano, coordinatore della struttura tecnica di missione - MIT.

Notizie dal territorio

Cosa significa essere adolescenti

Un incontro su Facebook dedicato a una ricerca effettuata tramite un questionario a 800 ragazzi



Adolescenza
L'adolescenza è un periodo di transizione tra l'infanzia e l'età adulta. È un tempo di grandi cambiamenti fisici, psicologici e sociali. È importante che gli adolescenti siano supportati e guidati durante questo periodo.

Adolescenza e lavoro
Molti adolescenti cercano di entrare nel mondo del lavoro. È importante che siano informati sui loro diritti e sulle opportunità disponibili.

Adolescenza e tecnologia
La tecnologia ha un impatto significativo sulla vita degli adolescenti. È importante che siano consapevoli dei rischi e delle opportunità della tecnologia.

Adolescenza e salute
La salute fisica e mentale è fondamentale per gli adolescenti. È importante che siano incoraggiati a prendersi cura della loro salute.

Adolescenza e ambiente
Gli adolescenti sono spesso molto coinvolti in questioni ambientali. È importante che siano incoraggiati a partecipare a iniziative di sensibilizzazione.

Venti nuovi arbusti verranno piantati lungo la Ciclabile del mare

Una iniziativa per migliorare l'ambiente e la sicurezza delle piste ciclabili lungo la costa ravennate.

Una iniziativa per migliorare l'ambiente e la sicurezza delle piste ciclabili lungo la costa ravennate. Venti nuovi arbusti verranno piantati lungo la Ciclabile del mare. L'iniziativa è stata promossa dal Comune di Ravenna e coinvolgerà diverse associazioni e cittadini. Gli arbusti piantati saranno: laulmo, il samburo, il ligustro, il nido di ape, il samburo, il ligustro, il nido di ape, il samburo, il ligustro, il nido di ape.

Il nuovo Libro Aperto, tra Europa, America e pandemie

Un'opera che esplora le sfide globali e le opportunità del futuro.

Un'opera che esplora le sfide globali e le opportunità del futuro. Il nuovo Libro Aperto è una raccolta di saggi e articoli che esplorano le sfide globali e le opportunità del futuro. L'opera è divisa in tre sezioni: Europa, America e Pandemie. Ogni sezione è curata da esperti del settore. L'opera è disponibile in formato cartaceo e digitale.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

La foto

Il porto di Marina immerso nel caligo

Un' altra immagine suggestiva del "caligo", la nebbia che in queste mattinate sta caratterizzando il litorale e non solo. È una foto ripresa dal drone del **porto di Marina di Carrara**. Come noto, il caligo si forma quando masse d' aria tiepida sfiorano l' acqua di mare ancora fredda e la fanno evaporare in tante piccole goccioline. E in questi giorni, l' aria è davvero già primaverile.

R.C.

In arrivo 4,5 milioni per Canal del Rio e Campoecina
Confartigianato arriva il parterre di 800 mila euro
Finanziato anche il parcheggio di Bazzano sotto la Piastra

Alessandro Di Dio Masa da Gabbiani alla Lazzarini
«Così valorizo i talenti»

Il porto di Marina immerso nel caligo

Confartigianato incontra il mondo della scuola
Prospettive di occupazione per i giovani



Grendi, tre nuove linee Cagliari-Olbia-Marina

Grendi, che ha in concessione la banchina Buscaioli a Marina, potrà operare come impresa nel porto di Olbia. L' autorizzazione è arrivata dal Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna. Lo scalo di Olbia Cocciani sarà inserito tre volte la settimana come tappa intermedia nella rotta tra Cagliari e Marina di Carrara.

The image shows a page from the newspaper 'Tutto Carrara'. The main headline is 'Coni e Panathlon accendono le stelle della solidarietà'. Below it, there are several smaller articles with images and sub-headlines: 'Il Comune valorizza l'area di Fossacava', 'Nozze d'oro per il coliffeur Alberto', and 'Grendi, tre nuove linee Cagliari-Olbia-Marina'. The page includes various photos of people and buildings, along with short text snippets for each article.

Il Tirreno

Livorno

l'annuncio di olt

Il rigassificatore punta a fornire il gnl a navi e porti

Ottenuta l'autorizzazione, via ai lavori di trasformazione dell'impianto offshore: pronti all'operatività fra dieci mesi riadattando il lato sinistro della nave-terminale

M.Z.

livorno. Cambia l'identikit del rigassificatore Olt, l'impianto ancorato in mezzo al mare a 22 chilometri al largo delle nostre coste che, con la sua capacità di rigassificazione fino a 3,7 miliardi di metri cubi annui, copre il 5% del fabbisogno nazionale. Finora è servito per trasformare e immettere in rete il gnl che arriva via nave da mezzo mondo, adesso amplia l'utilizzo e diventa un polo di smistamento nel mar Tirreno per l'approvvigionamento di gnl. È un progetto che Il Tirreno ha già anticipato, ora passa alla concretizzazione: in ottobre è arrivata l'autorizzazione, in questi mesi sono stati acquistati i materiali per la trasformazione (con un investimento di sei milioni di euro), entro breve partiranno i lavori che muteranno il lato sinistro del terminale, spiega la manager Marika Venturi, responsabile delle relazioni istituzionali. L'anticipazione - avverte - è già adesso la pubblicazione del codice di rigassificazione avvenuta in questi giorni: indica le specifiche contrattuali per negoziare con la clientela. «Il nuovo servizio partirà alla fine di quest'anno», avverte l'amministratore delegato Maurizio Zangrandi: al rigassificatore faranno capo navi metaniere di piccola taglia fino a 120 metri di lunghezza con una capacità di carico media di 7.500 metri cubi in forma liquida. Saranno queste bettoline a rifornire o altre navi o depositi di terra (come quello che sta ultimando in Sardegna un pool di aziende guidato dalla livornese Gas & Heat o come quello ravennate che poi potranno servire sia navi che camion). Finora il rigassificatore ha ricevuto gnl da Stati Uniti, Algeria, Norvegia, Egitto, Trinidad, Qatar, Nigeria, Guinea, Perù e Camerun: se nel 2018 si è arrivati a 1,19 miliardi, nel 2019 è stata raggiunta la massima capacità autorizzata (3,75 miliardi) e il trend di «elevato utilizzo» si conferma anche nel biennio successivo. «Quello di Olt - aggiunge l'amministratore delegato Giovanni Giorgi - sarà il primo rigassificatore in grado di erogare servizi di questo tipo in Italia. La nuova attività aggiunge un importante tassello alla logistica energetica, permettendo di completare la filiera che consente l'utilizzo del gnl come combustibile sostenibile e in grado di abbattere le emissioni climalteranti nel trasporto pesante terrestre e in quello marittimo». Olt è in mano per il 49,1% a Snam, una delle principali società di infrastrutture energetiche al mondo (fra le prime dieci società per capitalizzazione di Borsa, oltre 14 miliardi di euro), per il 48,2% appartiene a First Sentier Investors (ex First State Investment), fondo infrastrutturale australiano (con oltre 8 miliardi di euro di capitale) mentre il restante 2,7% è della scandinava Golar Lng, che si occupa di gestione e noleggio di una flotta di metaniere. Il gnl per le navi è stato presentato da Venturi come lo strumento che le compagnie di navigazione hanno a disposizione, insieme agli "scrubber" (i filtri acchiappasmog) per restare nei limiti delle nuove normative anti-inquinamento: emissioni tagliate dal 3,5% allo 0,5% (e in alcune zone allo 0,1%, fra Mar Baltico e Mare del Nord). Venturi sottolinea che l'azienda ha fatto richiesta di essere autorizzata a aumentare da 41 a «un centinaio» gli "slot" per caricare navi gasiere. La potenziale clientela? Già adesso, secondo quanto viene riferito, fra Mar Baltico e Mare del Nord «sono già operative due navi con propulsione a gnl mentre nell'area mediterranea si conta sull'ingresso di una dozzina di love boat entro qualche anno.



Il Tirreno

Livorno

Una nave da crociera - è stato sottolineato - ha bisogno di rifornirsi di un quantitativo di gnl pari a 2.500 metri cubi ogni due settimane. Dal quartier generale di Olt si mette in evidenza il gnl come l' elemento-chiave della fase di transizione da qui alla metà del secolo con l' arrivo verso il 2050 dei futuri combustibili ad emissioni zero di anidride carbonica come l' idrogeno. Le aspettative di crescita di questo segmento di mercato - il polo di rifornimento di gas naturale liquefatto da smistare mediante bettoline - sono rilevanti: nonostante l' effetto della pandemia sui mercati nel corso del 2020, il settore ha messo a segno nel nostro Paese un balzo del 26%. Non basta: i distributori di gnl per camion erano appena sei cinque anni fa, se ne contavano 94 alla fine del dicembre scorso, dunque moltiplicati per 15 in un quadriennio, facendo dell' Italia il battistrada su scala europea per la distribuzione di gnl. -M.Z. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

i numeri

Nell'era Covid il nostro porto è quasi riuscito a tenere

Assoporti ha pubblicato le statistiche dei movimenti portuali di tutte le Autorità di sistema, per Livorno sono state confermate dalla Direzione pianificazione e studi. Livorno ha movimentato 716.233 teu (meno 9,15%) di cui 241.328 (più 6,6%) nel terminal Lorenzini, i trasbordi complessivi sono stati 202.834 teu (in questo campo siamo al 4° posto in Italia). Da sottolineare che i porti italiani avendo chiuso il 2020 con un meno 10,74%, possiamo dire che il nostro porto ha sostanzialmente tenuto. -Angelo Roma.

ANGELO ROMA

Il rigassificatore punta a fornire il gnl a navi e porti
Ottanta la capacità, via ai lavori di trasformazione dell'impianto di Follonica: il processo operativo dovrebbe essere ultimato entro il fine estate

Tribunale di Livorno
Pattumino 2020 e RA

«Delusi da Corsini, Guerrieri agisca»



Il Tirreno

Livorno

«Delusi da Corsini, Guerrieri agisca»

livorno. «Ci auguriamo che il nuovo presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** Luciano Guerrieri imprima un sensibile cambio di marcia allo scalo livornese: al netto di tutte le difficoltà ed i contraccolpi negativi legati alla pandemia, il bilancio del mandato di Stefano Corsini è stato purtroppo deludente». A dirlo è la Filt Cgil per bocca del segretario provinciale Giuseppe Gucciardo, sottolineando che «in quattro anni non si sono registrati sensibili miglioramenti in ambito infrastrutturale ma solo proclami e annunci a mezzo stampa: la Darsena Europa resta ancora un miraggio». Nel mirino però è soprattutto il clima a un porto «in grande sofferenza»: «Anche le realtà più strutturate, a causa del calo dei traffici, - dice - stanno iniziando a reinternalizzare alcuni segmenti del loro lavoro a discapito delle imprese ex articolo 16 e 17». Si aggiunga che «la qualità del lavoro è in continuo peggioramento, la precarietà aumenta e di conseguenza le tensioni crescono». Tradotto: le banchine labroniche sono «una sorta di ring dove regna il "tutti contro tutti" e dove ognuno cerca di fare lo sgambetto al proprio competitor per cercare di strappargli una parte del suo traffico». Questo Far West genera «litigiosità alle stelle, colpi bassi tra aziende, ricorsi su ricorsi, tentativi di aggirare le norme o di applicarle solo in parte, sfrenata competizione sul costo del lavoro». Gucciardo rimprovera all' Authority - oltre a non aver cercato un dialogo sul futuro del porto («a differenza di quanto fatto dall' assessora Barbara Bonciani») - di non aver cercato di «ricomporre le tensioni» ma essersi caratterizzata solo per «un silenzio assordante». Al nuovo presidente il sindacato chiede di «favorire l' apertura di una nuova era di dialogo sociale e di esercitare in modo più deciso la funzione di "arbitro" dei conflitti che nascono all' interno dello scalo» e farsi «garante del rispetto delle regole in porto». A cominciare dalla valorizzazione dell' Ufficio del lavoro **portuale**. La Filt chiede anche di vigilare «affinché gli armatori non ricorrano all' autoproduzione (pratica da noi spesso rilevata e denunciata)». --



Il Tirreno

Livorno

l' iniziativa del tirreno

Come cambieranno i nostri porti Domani il magazine in omaggio

L' alleanza fra Livorno e Piombino, il bisogno di nuove infrastrutture e il Recovery che non ci dà fondi Si trasformano le banchine: gli armatori alla conquista e la manifattura 3D che invia file invece di merci

MAURO ZUCHELLI

LIVORNO. Esce domattina il "magazine" dedicato al mondo della portualità che Il Tirreno offre gratis ai propri lettori: un fascicolo di 84 pagine che arrivano proprio nel bel mezzo di un periodo che sta nel guado di grandi cambiamenti. E non solo perché siamo in questo tempo sospeso - così lungamente sospeso, sempre più lungamente sospeso - che è contrassegnato dall' emergenza sanitaria per il coronavirus. Ha mosso i primi passi il nuovo governo di Mario Draghi con una nuova alleanza (larghissime intese), una nuova formula (un mix tecnico-politico) e un nuovo ministro (Enrico Giovannini). Sono stati appena nominati il sottosegretario M5s Giancarlo Cancellieri e i viceministri Teresa Bellanova e Alessandro Morelli, l' una è l' ex ministra renziana dell' agricoltura il cui strappo è stato all' origine della crisi del governo Conte e l' altro è l' ex direttore leghista di Radio Padania e del blog di Matteo Salvini (preferito al vero regista della politica portuale del Carroccio Edoardo Rixi). È in dirittura d' arrivo l' iter per arrivare alla pubblicazione dei bandi per la realizzazione delle opere a mare e del terminal della Darsena Europa, come preannunciato dal presidente uscente Stefano Corsini. Ed è a un passo dalla conclusione la procedura di nomina che porterà Luciano Guerrieri al timone dell' Authority di Palazzo Rosciano che guida i porti di **Livorno** e Piombino insieme agli scali minori dell' Arcipelago: anzi, non solo c' è l' avvio anticipato della nomina ai vertici dell' istituzione portuale, Guerrieri è anche l' unico nel lotto dei commissari straordinari grandi opere già con la nomina governativa in un provvedimento di legge ma con l' operatività postdatata, cioè scatterà quando il manager pubblico piombinese si insedierà come presidente. Insomma, una fase di cambiamenti che ha bisogno di una bussola per provare a capirci qualcosa. Dunque, è proprio Guerrieri che abbiamo sentito, in attesa che il ministro firmi il decreto di nomina (ma l' incarico di Corsini scade a metà marzo). Per ascoltarlo mandare un messaggio senza giri di parole: prima di tutto bisogna recuperare la pace sulle banchine. Il riferimento non è alla pace sociale sul fronte sindacale, che anzi il segretario generale Massimo Provinciali rivendica come uno dei principali successi degli anni a Palazzo Rosciano. No, almeno per adesso la conflittualità non è tanto sul versante sindacale quanto nei rapporti fra operatori: non a caso, negli ultimi mesi Il Tirreno ha richiamato più volte l' attenzione sul fuoco incrociato di ricorsi al Tar promossi dai differenti soggetti in campo. Fino alla giornata campale dello scorso autunno con i giudici amministrativi fiorentini costretti a decidere su un groviglio di ben 17 ricorsi intrecciati (e non è finita, visto che continuano a susseguirsi le sentenze anche in queste ultime settimane). Di fronte a questa situazione, Guerrieri ha deciso di mostrarsi con il volto del pacificatore: è il messaggio numero uno che lancia prima ancora di mettersi seduto sulla "poltronissima" di Palazzo Rosciano: prima di tutto ascoltare tutti. Al tempo stesso, però, aggiunge due elementi anch' essi importanti. Il primo: ascoltare non significa procrastinare all' infinito ogni decisione seguendo la vecchia arte dorotea che mixa equilibrio e rinvio. Il secondo: avendo garantito a tutti lo spazio per far presenti le proprie esigenze, ecco che viene il tempo della scelta e l' unico modo per evitare di restare intrappolati in un nuovo round di ricorsi è riuscire a costruire provvedimenti solidi dal punto di vista amministrativo.



Il Tirreno

Livorno

Fin qui siamo rimasti nella stanza al primo piano di Palazzo Rosciano. Ma, che si tratti dell' uragano del Covid o di qualcosa che era in giro già da prima, c' è una rivoluzione che trasforma l' identikit delle banchine. Riguarda almeno tre filoni che abbiamo cercato di mostrare con le tappe di una inchiesta: 1) gli armatori "scendono a terra" per prendere in mano quanto più pezzi possibile della catena logistica, addirittura tentando di fare l' en plein, e possono provarci perché nell' era del Covid con la cancellazione di tante partenze calano sì i fatturati ma schizzano all' insù gli utili; 2) chissà se i paradossi del gigantismo delle flotte reggeranno anche l' impatto del coronavirus, fatto sta che al presente continuano a essere una realtà e con la concentrazione dei carichi di fatto concentrano anche i tempi di carico e scarico delle merci con alti e bassi nei tempi di lavoro; 3) cresce la manifattura additiva (3D) e se iniziano a viaggiare i file anziché le merci rischia di cambiare anche la domanda di movimentazione delle merci lungo le grandi direttrici planetarie. Al di là del ritorno sulle grandi questioni infrastrutturali e sul fatto che il "Recovery" finora prevede (quasi) zero per il porto di Livorno, vale la pena di sottolineare che anche quest' anno torniamo a mettere al centro dell' attenzione l' intreccio virtuoso fra i porti di Livorno e di Piombino come locomotiva per trainare il rilancio delle due aree di crisi complessa. Del resto, erano stati proprio Livorno e Piombino i protagonisti di una alleanza che, caso unico in mezzo a mille beghe di campanile, aveva anticipato la riforma del ministro Graziano Delrio: l' intesa l' avevano firmata Giuliano Gallanti e Luciano Guerrieri. --Mauro Zucchelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Piombino, Isola d' Elba

Velmare sbarca anche a Piombino dove produrrà scafi per yacht

Una ventina di dipendenti tra Donoratico e Montegemoli Morganti: cercavamo uno sbocco a mare, qui situazione ok

CRISTIANO LOZITO

DONORATICO. Una nuova realtà imprenditoriale legata alla nautica si è da poco insediata a Montegemoli: la Velmare di Donoratico inizierà infatti nei prossimi giorni a realizzare uno scafo in vetroresina della lunghezza di 36 metri. L' obiettivo è produrne intanto 3-4 all' anno. Al nuovo cantiere piombinese lavorano una ventina di persone, alcune provenienti da Donoratico dove Velmare è nata 51 anni fa e dove prosegue l' attività di costruzione di manufatti e modelli per la nautica, altre assunte espressamente per l' attività di Montegemoli. Si tratta di manodopera altamente specializzata per una produzione di grande qualità che serve alcuni dei nomi più importanti del settore, grazie a una laminazione di fibra di vetro e resina che ha la capacità di ottenere scafi meno pesanti. Un settore, questo, che sta diventando sempre più importante, visto che Velmare opera a fianco della Sicmi, impegnata nella produzione di scafi (in acciaio) ancora più imponenti. «Siamo venuti a Piombino perché con carene così grandi c' erano problemi logistici insuperabili - spiega il direttore del cantiere, Simone Morganti - mentre avevamo bisogno di uno sbocco a mare che ci consentisse appunto produzioni del genere. E per noi questa condizione è ideale». Morganti si dice dunque soddisfatto della situazione che ha trovato: «Abbiamo riscontrato grande collaborazione da parte sia del sindaco di Piombino, Francesco Ferrari che dell' **Autorità portuale** nella persona di Claudio Capuano, di Terna e dei nostri vicini di Sicmi e più in generale di tutte le realtà con cui siamo venuti a contatto». Velmare tra l' altro ha sottoscritto un accordo di ricerca e sviluppo con la Regione sulla sensoristica a bordo delle imbarcazioni: obiettivo creare un sistema tecnologico che attraverso dei sensori sia capace di comunicare lo stato di parametri fisici e meccanici del manufatto, poi visibile su un terminale dello yacht. L' analisi e l' incrocio di quei valori sarà alla base di un algoritmo capace di determinare lo stato dello scafo e indicare la necessità di manutenzione. Un' analisi che quindi sarà in grado di dare indicazioni su possibili guasti, ma anche di salvaguardare le parti particolarmente soggette a stress o usura. Insomma, per semplificare, qualcosa di simile alla telemetria sulle vetture di Formula uno. Partner del progetto sono Navigo Toscana, col direttore Pietro Angelini, Lifetronic di Pisa, il Polo Magona per la parte tecnologica e sensoristica col direttore Leonardo Vanni. Tanta tecnologia a bordo, ma il cuore di Velmare ovviamente resta la produzione di manufatti di grande qualità per la nautica, (in vetroresina ma anche in legno) che poi vanno ai clienti per l' arredamento e la motorizzazione. Lo stabilimento di Donoratico copre una superficie di circa 20.000 metri quadrati, il nuovo cantiere di Piombino misura 14. 000 metri quadrati, di cui 6. 500 coperti, con un' altezza di 13 metri e con otto carroponete, che rende possibile la costruzione di imbarcazioni di grandi dimensioni. Un cantiere efficiente e tecnologico: i capannoni sono tutti coibentati e serviti da due centrali termiche, in modo che durante i cicli di produzione la temperatura sia costantemente non inferiore a 17 gradi e l' umidità sia sempre quella ideale. -© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Quei bivacchi alla Stazione marittima

La stazione marittima di Ancona, luogo di bivacchi e rifugio per senza tetto, deve ripartire. Nei giorni scorsi è scattata la bonifica della zona. Ma perché non si pensa a come riconvertire quella struttura o finalmente a riaprirla togliendo un po' di auto e mezzi in circolazione nel nostro amato centro città? Ormai sono due anni che la situazione è sempre la stessa, con la pulizia periodica di quello che viene lasciato e abbandonato qui. Non ci sono stati problemi di ordine pubblico, ma queste scene non possono più essere tollerate. Luigi, Ancona Gentile lettore, lei solleva una questione centrale. Nei giorni scorsi l'intervento, richiesto dall' **Autorità portuale** dorica, competente per territorio, è stato effettuato dagli operatori di Anconambiente. Via coperte, capi di abbigliamento, cartoni, beni e oggetti di prima necessità di un gruppo di senza fissa dimora che ormai da parecchio tempo, almeno un paio di anni, ha scelto la stazione ferroviaria 'Ancona marittima', chiusa su volere del Comune di Ancona e da allora in stato di abbandono, come base. In tutto questo tempo la presenza di queste persone, per lo più stranieri di varie nazionalità, non ha mai creato problemi di ordine pubblico, non si sono verificati scontri, incidenti o problemi con la realtà **portuale**. Si tratta comunque di una situazione difficile da sopportare per le condizioni in cui le persone bivaccano non avendo alternative dove vivere. Della riapertura si discute da tempo, forse è ora di agire.



Riapre il Forte, ma è sos degrado

La passeggiata necessita di un intervento di manutenzione Aiuole e prati sprofondano nell' incuria, pavimenti sconnessi L' emergenza non è sfuggita agli occhi delle tante persone che lo scorso fine settimana si sono riversate sul lungomare

IL REPORTAGE La parola data dal sindaco Ernesto Tedesco e dal presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** Pino Musolino è stata mantenuta. Ogni fine settimana i cancelli semovibili che separano il porto storico dal lungomare vengono puntualmente abbassati creando un' unica passeggiata vista mare. E così anche nell' ultimo week end tantissime persone e famiglie con bambini, hanno affollato Marina e porto storico per camminare, ma anche approfittare della temperatura mite per un giro in bicicletta. Quello che però appariva sotto gli occhi dei civitavecchiesi non è stato però un paesaggio così idilliaco. LE CRITICITÀ Cominciando dalla Marina, dove nonostante i lavori di pulizia dopo le recenti mareggiate, l' ambiente non è per così dire tutto rose e fiori. Certo qualche aiuola ben tenuta ci starebbe bene ma difficile che si possa pensare al verde o ai fiori con i lavori in corso per ripristinare parte della diga foranea a protezione dell' anfiteatro. I lavori procedono spediti e ruspe e camion sono in azione quotidianamente ma finché l' area sarà zona di cantiere impensabile che il Pincio possa pensare a abbellimenti. Proseguendo il cammino verso il porto la situazione non migliora di molto. Anche le aiuole e i pratini che circondano il Forte Michelangelo, la fortezza cinquecentesca da secoli a protezione dell' abitato cittadino, hanno visto di certo tempi migliori. Svuotati ormai da qualche anno i fossati perimetrali con l' acqua che ricreava il mare che anticamente lambiva il Forte, anche la pavimentazione in alcuni punti si presenta sconnessa. Così come tutta la zona verde intorno che, da vero e proprio fiore all' occhiello del porto storico, oggi avrebbe bisogno di una maggior cura e manutenzione. Interventi che già nelle prossime settimane dovrebbero però essere portati a termine. Lo stesso presidente Musolino in questi giorni alle prese con ben altri problemi (per riuscire a far quadrare un bilancio ereditato con parecchie lacune), è stato informato della situazione intorno alla Fortezza, e cercherà di correre ai ripari. Intanto anche sul fronte comunale proseguono gli interventi stagionali per rendere il lungomare, da viale Garibaldi alla Marina più fruibile in vista dell' estate. «Nel mese di marzo saranno avviati gli interventi di potature delle palme ad alto fusto. Si tratta spiegano i consiglieri della lista Tedesco Mirko Mecozzi e Barbara La Rosa - di circa 200 esemplari che, dalla piantumazione avvenuta circa dieci anni fa, non hanno ricevuto le necessarie cure. Le operazioni saranno effettuate attraverso idonea attrezzatura da personale specializzato, con impiego di piattaforme. Non solo: nel servizio, preparato con particolare attenzione dall' assessorato all' Ambiente diretto dal vicesindaco Manuel Magliani, è stato anche inserito l' intervento presso i gelsi di viale Garibaldi. La potatura, effettuata nel periodo programmato, consentirà infatti di inibire la fruttificazione e quindi di limitare sensibilmente l' annoso problema della caduta delle more dagli alberi sul marciapiede, con conseguente problema igienico. Questo significa pianificazione, attenzione ai problemi della città e volontà di lavorare per rendere Civitavecchia accogliente nell' interesse dei residenti e, speriamo, di quanti potranno visitarla, creando anche i presupposti per un rilancio del tessuto economico locale, quando sarà possibile». Cristina Gazellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cimice all' Authority, forse dimenticata

IL GIALLO Si infittisce il giallo legato al ritrovamento di una microspia dentro l'ufficio del presidente dell' **Autorità Portuale** Pino Musolino. La cimice scovata dallo stesso numero uno di molo Vespucci, è risultata ancora attiva. Dunque qualcuno, volendo, poteva ascoltare tutte le conversazioni che venivano fatte dentro la stanza, pur non avendo alcuna autorizzazione a farlo. Sono i primi particolari che emergono da quella che la stampa locale ha ribattezzato la spy story del porto. Particolari che sono al vaglio della pm Allegra Migliorini, che ha in mano il delicato fascicolo. Ma ce ne sono anche altri. Uno tra quelli più importanti è che quella cimice era lì già da svariato tempo, messa con regolare autorizzazione dalla stessa Procura, che aveva dato mandato alla Guardia di Finanza di svolgere l'attività di intercettazione per un'indagine che riguardava il precedente presidente Francesco Maria di Majo. Quell'indagine però poi si è conclusa e quindi è iniziata la bonifica, come si dice in gergo, delle stanze dove erano state piazzate le microspie. Tutte tolte, tranne quella nell'ufficio del presidente. Chi opera in quel campo spiega che può succedere che una cimice possa essere dimenticata, ma viene comunque disattivata. Il problema è che quella ritrovata a quanto pare era attiva. Ma come funziona un'intercettazione ambientale? I piccoli microfoni nascosti sono come dei telefoni cellulari, dotati di una sim e di un numero. Quando vengono attivati tutte le conversazioni sono catturate da un computer, ascoltate e registrate su quel pc. Chiusa l'indagine, il sistema viene interrotto. Quindi, anche se restasse una cimice nascosta da qualche parte, non si può comunque ascoltare nulla, dato che la cattura dal pc è stata disattivata. Il problema è che se la sim resta attiva e qualcuno conosce il numero di riferimento, può chiamarlo, la sim si riattiva, e ascolta tutto quello che viene detto. Non solo, ma per piazzare quella microspia c'è stato bisogno che qualcuno interno all' **Authority** accompagnasse le fiamme gialle dentro la stanza del presidente e seguisse da vicino tutte le operazioni. La pm Migliorini, adesso sta verificando se quel microfonino abbia catturato conversazioni anche dopo la conclusione delle indagini su di Majo. Dovrà visionare i tabulati telefonici delle intercettazioni e vedere se il numero a cui corrisponde quella microspia ha smesso di essere collegato con la chiusura del computer. Se così non fosse, allora si aprirebbero scenari davvero inquietanti. Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

È stato il numero uno di Molo Vespucci a denunciarne la presenza

Microspia nella stanza del presidente: inquirenti al lavoro sulla provenienza

Una microspia, piazzata nell'ufficio del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. È quella che è stata trovata proprio da Pino Musolino, a quanto pare alcune settimane fa, e su cui sta indagando la Procura. Sarebbe stato proprio lui ad informare direttamente i carabinieri del ritrovamento; al momento vige il massimo riserbo. Ma chi ha messo la cimice nell'ufficio? Quando? Per quale motivo? Tutte domande a cui gli inquirenti dovranno fornire una risposta. Il sistema di videosorveglianza e la difficoltà di raggiungere l'ufficio del presidente restringono molto il campo degli investigatori. Al momento si registra soltanto il "no comment" del presidente Musolino, sorpreso in modo negativo dal ritrovamento anche se sembra essere piuttosto evidente come non fosse destinato a lui il marchingegno. D'altronde occupa soltanto da un paio di mesi la poltrona più alta di Molo Vespucci e su di lui non risulta alcuna attività di indagine in corso. Più probabile quindi che possa riguardare chi lo ha preceduto, ma anche in questo caso bisognerà capire chi possa aver posizionato la cimice, se autorizzato o meno, e quando



Giallo a Molo Vespucci: microspia trovata nell' ufficio di Musolino

CIVITAVECCHIA - Una microspia, piazzata sotto la scrivania dell' ufficio del presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. È quella che è stata trovata proprio da Pino Musolino, a quanto pare alcune settimane fa, e su cui sta indagando la Procura. Chi ha messo la cimice nell' ufficio? Quando? Per quale motivo? Tutte domande a cui gli inquirenti dovranno fornire una risposta. Al momento si registra soltanto il

Condividi CIVITAVECCHIA - Una microspia, piazzata sotto la scrivania dell' ufficio del presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale. È quella che è stata trovata proprio da Pino Musolino, a quanto pare alcune settimane fa, e su cui sta indagando la Procura. Chi ha messo la cimice nell' ufficio? Quando? Per quale motivo? Tutte domande a cui gli inquirenti dovranno fornire una risposta. Al momento si registra soltanto il "no comment" del presidente Musolino, sorpreso in modo negativo dal ritrovamento anche se sembra essere piuttosto evidente come non fosse destinato a lui. D' altronde occupa soltanto da un paio di mesi la poltrona più alta di Molo Vespucci e su di lui non risulta alcuna attività di indagine in corso. Più probabile quindi che possa riguardare chi lo ha preceduto, ma anche in questo caso bisognerà capire chi possa aver posizionato la cimice, se autorizzato o meno, e quando.



Authority: trovata una microspia nell' ufficio del presidente

CIVITAVECCHIA - Risale a diverse settimane fa la scoperta di una microspia, piazzata sotto la scrivania dell' ufficio del presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale. A ritrovarla è stato lo stesso presidente Pino Musolino, che ha prontamente informato gli inquirenti. la Procura al momento sta indagando sulla vicenda per cercare di capire chi possa aver piazzato la cimice, quando e con quale scopo. "No comment" del presidente Musolino; ma tutto fa presupporre che il marchingegno fosse lì da tempo, destinato probabilmente a chi lo ha preceduto alla guida dell' ente.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Authority: trovata una microspia nell' ufficio del presidente

Condividi CIVITAVECCHIA - Risale a diverse settimane fa la scoperta di una microspia, piazzata sotto la scrivania dell' ufficio del presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale. A ritrovarla è stato lo stesso presidente Pino Musolino, che ha prontamente informato gli inquirenti. la Procura al momento sta indagando sulla vicenda per cercare di capire chi possa aver piazzato la cimice, quando e con quale scopo. "No comment" del presidente Musolino; ma tutto fa presupporre che il marchingegno fosse lì da tempo, destinato probabilmente a chi lo ha preceduto alla guida dell' ente. Condividi.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Merci: la ricetta di Musolino

«Fondamentale creare le basi per rilanciare l'export: bisogna aggredire il settore»

La voglia di fare c'è così come i progetti e le idee; perché l'obiettivo è quello di risollevare le sorti del porto di Civitavecchia e del network in generale, per far sì che siano i porti di Roma non più soltanto a parole. A due mesi dall'insediamento a Molo Vespucci, il presidente dell'Adsp Pino Musolino traccia un primo bilancio e guarda al futuro con fiducia, nonostante le criticità, tante, ereditate dal passato. Perché se è vero che la pandemia ha fortemente penalizzato i traffici, è altrettanto vero che ha acuito delle situazioni già di per sé critiche, facendo emergere inefficienze e carenze nella gestione e nella prospettiva strategica. «Mi sono trovato di fronte un situazione impietosa» ha confessato Musolino, alle prese anche con un bilancio bocciato il giorno precedente alla sua nomina. Oggi che la governance è quasi al completo con la nomina del segretario generale Paolo Riso e con il comitato di gestione in attesa solo delle designazione del rappresentante di Città Metropolitana il lavoro va avanti spedito. «Abbiamo avviato ha spiegato il presidente una ricognizione di quelle che sono le debolezze, non solo strutturali, andando a predisporre una serie di soluzioni tecniche da presentare per garantire risposte efficienti, mettere in sicurezza l'ente ed ottimizzare le sue risorse». In questo senso saranno importanti anche i finanziamenti che si riusciranno ad intercettare dall'Europa e dal Governo, che andranno comunque in conto capitale, e quindi dirottati sugli investimenti, e non potranno essere utilizzati come spesa corrente, dove l'ente è più debole. Due gli obiettivi del presidente Musolino, in tal senso. «Sicuramente un investimento andrà fatto sul collegamento dell'ultimo e penultimo miglio da e per il porto che ha necessità di collegarsi con l'entroterra produttivo e manifatturiero del Lazio ha aggiunto e poi su quella che è la darsena energetico grandi masse: un nuovo terminal container, aumentando la capacità in termini di banchine per poter ospitare anche le navi più grandi e sfruttando i 18 metri di pescaggio che altri porti ci invidiano, garantendo le infrastrutture necessarie. Su questo bisognerà lavorare. Perché il Covid ci ha insegnato una cosa fondamentale: la necessità di differenziare i traffici. La morte annunciata e non gestita per tempo del traffico del carbone e l'azzeramento delle crociere hanno messo in crisi lo scalo. Oggi occorre recuperare quel gap infrastrutturale e competitivo per aggredire il settore delle merci. Le potenzialità ci sono anche per penetrare in uno dei mercati più in crescita in termini assoluti, come quello del nord Africa». Ma non solo. Perché per Musolino occorre rilanciare assolutamente l'export. «Non ci sono volumi sufficienti ha aggiunto o perché non vi sono sufficienti imprese ed industrie alle spalle del porto che generano adeguati volumi, o che non li generano in direzione del porto di Civitavecchia. Allora dobbiamo capire quali sono i motivi, se dipende da una scarsa promozione, da una poca conoscenza delle nostre potenzialità e da un'insufficienza di infrastrutture, tutti aspetti su cui poter intervenire per creare le condizioni affinché le navi non partano più vuote o semivuote e, di conseguenza, fare in modo di garantire un volume di traffico adeguato che possa generare anche un valore aggiunto sul territorio, con l'insediamento di nuove imprese ed aziende e quindi con la creazione di nuova e stabile occupazione che credo sia la conclusione Musolino la cosa a cui bisogna mirare. Questo è il momento ideale per quella svolta che i porti di Roma meritano».



Porto di Civitavecchia: sequestrati imballaggi riportanti indicazioni fallaci

CIVITAVECCHIA - In seguito al controllo della merce segnalata dal Circuito doganale di controllo Adm, i funzionari dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli di Civitavecchia hanno sequestrato, nei giorni scorsi, 190 colli di merce dichiarata come

CIVITAVECCHIA - In seguito al controllo della merce segnalata dal Circuito doganale di controllo Adm, i funzionari dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli di Civitavecchia hanno sequestrato, nei giorni scorsi, 190 colli di merce dichiarata come "altri manufatti confezionati a maglia" destinata alla protezione di mobili/elettrodomestici durante i traslochi. Pur in presenza di un marchio del settore risultato regolarmente registrato, i tessuti riportavano una fallace etichettatura priva di indicazione di provenienza tanto da trarre in inganno il consumatore medio in merito alla corretta individuazione dell' origine dei prodotti. Inoltre, la merce risultava sprovvista di specifica etichettatura contenente l' esatta composizione tessile dei prodotti. In conseguenza di ciò, oltre al sequestro della merce, è stata anche irrogata alla ditta importatrice una sanzione amministrativa per un totale di 26mila euro.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Fallace etichettatura, sequestrati 190 colli di merce in porto

Condividi **CIVITAVECCHIA** - Sono ben 190 i colli di merce sequestrata nei giorni scorsi dai funzionari dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli al **porto** di **Civitavecchia**, dichiarata come "altri manufatti confezionati a maglia" destinata alla protezione di mobili/elettrodomestici durante i traslochi. Pur in presenza di un marchio del settore risultato regolarmente registrato, i tessuti riportavano una fallace etichettatura priva di indicazione di provenienza tanto da trarre in inganno il consumatore medio in merito alla corretta individuazione dell' origine dei prodotti. Inoltre, la merce risultava sprovvista di specifica etichettatura contenente l' esatta composizione tessile dei prodotti. In conseguenza di ciò, oltre al sequestro della merce, è stata anche irrogata alla ditta importatrice una sanzione amministrativa per un totale di 26mila euro. Condividi.



Informatore Navale

Bari

AdSP MARE ADRIATICO MERIDIONALE - DATI STATISTICI DEI TRAFFICI: A GENNAIO 2021, NUMERI IN CRESCITA NEI CINQUE PORTI, BRINDISI AUMENTO RECORD

I report statistici riguardanti i traffici nei cinque porti del Sistema dell' Adriatico Meridionale dimostrano che il 2021 è iniziato nel migliore dei modi, nonostante la pandemia ancora in corso abbia ridotto notevolmente spostamenti e interconnessioni, e il processo di decarbonizzazione avviato nella centrale Enel di Brindisi stia comportando un ridimensionamento importante del traffico merci. Le uniche flessioni sono registrate nel settore crocieristico (il settore dei viaggi è ancora bloccato per il Covid) e passeggeri (sono tuttora in atto forti limitazioni negli spostamenti). In raffronto con lo stesso periodo del 2019, considerata l' anomalia rappresentata dal 2020, le tonnellate totali delle merci transitate nei porti di **Bari**, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli aumentano del +27,8%. Nello specifico: +11,4% le rinfuse liquide, +69,6%, le rinfuse solide; +5,9%, le merci in colli; +1,5% i TEU; +9,9% il numero delle unità' RO-RO. Prevedibile la flessione nel traffico passeggeri-traghetti che segna un - 45,2% (comunque inferiore rispetto allo stesso mese del 2020), e degli accosti con un -0,3%, (anche in questo caso inferiore rispetto a gennaio scorso). Nel **porto** di **Bari**, rispetto al gennaio

2019, si registra un aumento percentuale del + 28,1% delle tonnellate totali delle merci transitate attraverso lo scalo. Risulta particolarmente considerevole l' incremento del +191,9% delle rinfuse solide; mentre si registra una lieve flessione del -6,8% delle merci in colli; il +3,1% TEU; diminuisce del -6,5% il numero delle unità RO-RO e dei passeggeri traghetti -48,0%. Nel **porto** di Brindisi, gennaio 2021, in raffronto con gennaio 2019, fa registrare un +29,7% delle tonnellate totali delle merci che sono transitate attraverso lo scalo (il 2020 si era chiuso con una flessione del -12,3%); di queste: +11,2% sono le rinfuse liquide, + 50,1% le rinfuse solide; aumenta anche il traffico delle merci in colli del +28,1%, +33,3% il numero delle unità RORO, +5,1% gli accosti; c' è una flessione nel traffico passeggeri-traghetti del -38,6% (dato comunque in ripresa rispetto a gennaio 2020). Nel **porto** di Manfredonia, medesimo periodo, lievissima flessione nella percentuale delle tonnellate totali delle merci transitate: -2,8%(dato comunque migliore rispetto al 2020 che si era chiuso con un -17,2%), mentre aumenta in maniera esponenziale del +416,8% il traffico delle rinfuse liquide; significativo, anche, l' aumento delle rinfuse solide + 59,7%; 0,0% le merci in colli (nel gennaio 2020 era stato -98,2%); 0,0% i TEU; infine, aumentano considerevolmente gli accosti che segnano un +75,0%. Nel **porto** di Barletta, si registra un lieve calo complessivo (e comunque estremamente contenuto rispetto allo stesso periodo dello scorso anno) delle tonnellate totali delle merci transitate: -5,3% (-19,1% gennaio 2020). Nello specifico: diminuiscono del -15,5% le rinfuse liquide; mentre aumentano del +4,9% le rinfuse solide; lieve flessione negli accosti -7,7%. Nel **porto** di Monopoli, infine, nello stesso periodo di riferimento, si registra un aumento del +2,0% delle tonnellate totali delle merci transitate, di cui +14,0% le rinfuse liquide; in calo le rinfuse solide -11,2%; aumenta, invece, considerevolmente il traffico delle merci in colli +100,0% e degli accosti +50,0%. " Sono dati assolutamente incoraggianti che attestano che il grande lavoro di infrastrutturazione e di promozione dei nostri scali sta dando i frutti sperati " -commenta il presidente di AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. " Abbiamo affrontato e stiamo affrontando nel migliore dei modi la tempesta Covid- continua il Presidente- senza eccessive perdite, anzi, registrando significativi incrementi che raccontano l' enorme potenzialità dei nostri scali. In particolar modo, nel **porto** di Brindisi l' anno è iniziato sotto i migliori auspici. Le statistiche ci fanno comprendere che quando completeremo le



opere di infrastrutturazione progettate e si inizieranno a percepire gli effetti della Zona Franca Doganale Interclusa di Capobianco e della ZES avremo la possibilità



Informatore Navale

Bari

di fare schizzare le statistiche in maniera esponenziale, a totale beneficio del **porto** e del tessuto economico-produttivo di tutto il territorio ". I dati statistici relativi ai traffici nei porti dell' AdSPMAM sono raccolti ed elaborati dal sistema tecnologico GAIA, il Port Community System multi-**porto** realizzato come strumento di supporto per le attività portuali dei porti di **Bari**, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, in grado di controllare in real time i passeggeri e i mezzi in entrata e in uscita dai porti, immagazzinare i dati di traffico passeggeri e merci forniti dalle Agenzie Marittime e, quindi, elaborarli per fini statistici e di fatturazione, secondo i modelli ESPO.

Sul deposito di Gnl Edison la città ancora spaccata «No fossile, sì rinnovabili»

Legambiente critica la localizzazione del progetto ma anche le opere portuali

Il report di Legambiente Porti verdi: la rotta per uno sviluppo sostenibile tiene in sé anche alcuni degli elementi su cui verte la discussione intorno allo scalo brindisino. La sezione locale dell' associazione, infatti, ha preso quanto emerso dal documento e l' ha contestualizzato sulla situazione della città adriatica. Il richiamo principale è ad uno dei punti su cui si sta maggiormente discutendo nella politica e non solo, ovvero quello della realizzazione di un deposito di gas naturale liquefatto all' interno del porto, rispetto al quale la stessa Legambiente Brindisi critica la scelta di localizzarlo a Costa Morena Est. Per l' associazione ambientalista, in un quadro generale, esistono gravi vizi procedurali che caratterizzano la proposta delle nuove opere portuali, lamentando per il deposito costiero la mancanza di uno studio di fattibilità che tecnicamente giustifichi la scelta del sito ed allo stesso tempo si stigmatizzano i riferimenti ad una possibile catena del freddo che si connette all' enorme serbatoio criogenico di 28 metri che si vorrebbe collocare in un' area destinata al traffico commerciale, allo scalo intermodale con la linea ferroviaria appena ultimata ed allo sviluppo della logistica **portuale** previsto nel documento programmatico preliminare del Pug. Un contesto in cui l' associazione ricorda l' elettrificazione delle banchine e la movimentazione di merci da nave alla linea elettrificata contrapponendola ad un ipotetico centro di approvvigionamento di Gnl per automezzi pesanti che si vorrebbe collegare al deposito costiero. Per Legambiente Brindisi, quindi, bisogna puntare sull' elettrificazione anche da sviluppare oggi su imbarcazioni e traghetti su percorsi ridotti e domani su navi su rotte più lunghe, contenendo lo spazio occupato e investendo sull' accumulo, mentre il gas naturale è considerata una progettualità di breve respiro, soffermandosi sugli obiettivi di riduzione delle emissioni del 55 per cento nel 2030 e l' arrivo alla neutralità climatica per il 2050. Da qui l' appello all' **Autorità di sistema portuale** ed alle società elettriche ad abbandonare la scelta di impianti termoelettrici ed investire su fonti rinnovabili, sull' elettrificazione dei porti e dei loro servizi e sull' idrogeno, combustibile realmente verde e di grandi prospettive nel trasporto marittimo. Più in generale, ricorda Legambiente Brindisi, il report fa riferimento a possibili soluzioni per il settore marittimo anche alla luce delle opportunità dei fondi del Just transition fund e del Next generation Eu, lungo sei assi che tengono insieme le nuove prospettive legate al cold ironing, anche in raffronto con altre realtà che utilizzano buone pratiche nel mondo. A fare da contraltare ci sono le parole del consigliere comunale di Fratelli d' Italia Massimiliano Oggiano che, ricordando il voto nello scorso consiglio comunale proprio sul deposito Gnl, evidenzia la spaccatura in seno alla maggioranza. Oggiano, inoltre, critica la gestione del sindaco Riccardo Rossi accusandolo di navigare a vista. L' esponente di Fratelli d' Italia stigmatizza anche gli annunci su alcuni progetti che non sono stati realizzati (Pon sicurezza e Pac infrastrutture), contrapponendo la volontà di Edison ad investire 120milioni di euro di risorse private o quella dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Adriatico Meridionale che ha progetti e risorse economiche mai visti prima da investire in infrastrutturazioni fondamentali per il futuro dei traffici marittimi del porto contro i quali la maggioranza si lancerebbe in battaglie pregiudiziali. Più nel dettaglio Oggiano per il deposito di Edison ricorda i due passaggi in consiglio comunale ma teme che ci possano essere ulteriori passaggi che metterebbero a rischio la già bassa credibilità ed



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

quindi attrattività del nostro territorio nei confronti degli investitori nazionali ed internazionali (Edison compreso). In conclusione, il richiamo è all' incontro che si terrà nell' aula consiliare il 3 marzo tra il sindaco e la società, a cui parteciperà anche la conferenza dei capigruppo. F.Tri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

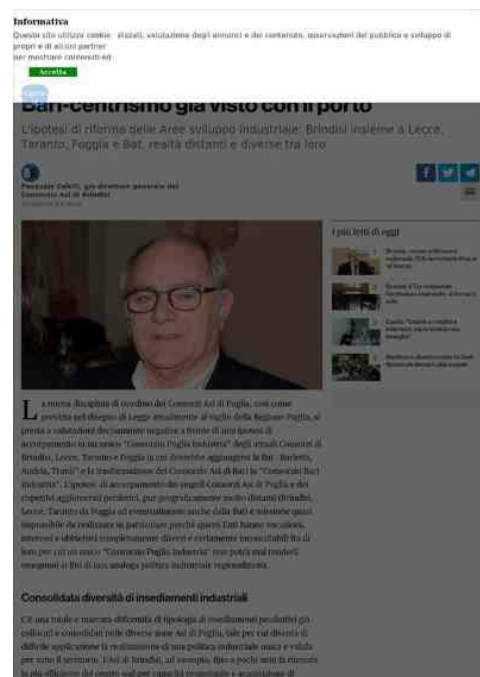
Brindisi Report

Brindisi

Accorpamento dei Consorzi Asi: verso un Bari-centrismo già visto con il porto

La nuova disciplina di riordino dei Consorzi Asi di Puglia, così come prevista nel disegno di Legge attualmente al vaglio della Regione Puglia, si presta a valutazioni decisamente negative a fronte di una ipotesi di accorpamento in un unico "Consorzio Puglia Industria" degli attuali Consorzi di Brindisi, Lecce, Taranto e Foggia (a cui dovrebbe aggiungersi la Bat - Barletta, Andria, Trani)" e la trasformazione del Consorzio Asi di Bari in "Consorzio Bari Industria". L'ipotesi di accorpamento dei singoli Consorzi Asi di Puglia e dei rispettivi agglomerati periferici, pur geograficamente molto distanti (Brindisi, Lecce, Taranto da Foggia ed eventualmente anche dalla Bat) è missione quasi impossibile da realizzare in particolare perché questi Enti hanno vocazioni, interessi e obiettivi completamente diversi e certamente inconciliabili fra di loro per cui un unico "Consorzio Puglia Industria" non potrà mai renderli omogenei ai fini di una analoga politica industriale regionalizzata. C'è una totale e marcata difformità di tipologia di insediamenti produttivi già collocati e consolidati nelle diverse zone Asi di Puglia, tale per cui diventa di difficile applicazione la realizzazione di una politica industriale unica e valida per tutto

il territorio. L' Asi di Brindisi, ad esempio, fino a pochi anni fa ritenuta la più efficiente del centro sud per capacità progettuale e acquisizione di finanziamenti, è zona ricca di una dotazione di grandi infrastrutture (basti ricordare la diga sul canale Cillarese in grado di erogare milioni di metri cubi di acqua chiarificata per usi industriali alle aziende insediate), con una estensione che si affaccia su una vasta area **portuale**, dove risiedono aziende multinazionali e colossi dell' industria nazionale, che mal si concilia con le altre realtà regionali costruite con obiettivi in maggior parte mirati su insediamenti commerciali ed artigianali, così come indicato anche da Left, che ha dapprima sollevato il caso Asi, aprendo un ampio dibattito. Si potrebbe, invece, ipotizzare di procedere con legge Regionale ad un riordino complessivo delle Asi, o alla loro sostituzione, trasferendo tutti i poteri e attribuendo ai Comuni sedi principali ed ai singoli Comuni sedi di agglomerati periferici, specifiche e dirette competenze, seguendo gli indirizzi regionali e le disposizioni nazionali impartite in materia urbanistica ed ambientale, evitando i continui intralci burocratici affermando la più decisa predisposizione industriale rispetto a quella commerciale già consolidata in alcune realtà periferiche. Le sedi degli agglomerati periferici delle singole Asi di Puglia, e che per Brindisi sono quelle di Francavilla, Ostuni e Fasano, infatti, hanno storia a parte. Queste zone, pur definite "industriali", nel corso degli anni sono state oggetto di insediamenti che decisamente poco o nulla hanno avuto di "industriale" in senso stretto, e vivono di una già ben definita e radicata attività volta a favorire la localizzazione di piccole e medie imprese, la grande distribuzione, gli ipermercati, le concessionarie automobilistiche e le aziende artigiane ecc. In questi agglomerati i singoli Comuni dovrebbero risultare i veri protagonisti delle proprie scelte urbanistiche da adottare in totale autonomia, sia pure con il dovuto rispetto della legislazione urbanistica regionale, da scegliere in rapporto alla tendenza del proprio territorio, considerato che per molti anni gli imprenditori sono stati condizionati e vincolati da procedure tecniche e burocratiche, penalizzati dai piani regolatori e dalle relative norme tecniche di attuazione perché questi mirati esclusivamente a disciplinare invece lo svolgimento di attività di natura prettamente industriale. "L' autonomia statutaria, amministrativa, organizzativa ed economico-finanziaria del costituendo "Consorzio Puglia Industria", inoltre, così come prevista nella bozza di legge regionale, non offrono le dovute garanzie di forza e di equilibrio istituzionale alle singole Asi accorpate, visto che la "governance" è decisamente spostata verso Bari con più poteri per la Regione Puglia. Per la





Brindisi Report

Brindisi

del Consiglio di Amministrazione di "Consorzio Puglia Industria", composto da sette elementi, infatti, il disegno di legge conferisce al presidente della Giunta Regionale il potere di "procedere alla nomina di due consiglieri", sia pure indicati da un elenco di nominativi segnalati da Union Camere di Puglia, mentre gli altri cinque consiglieri, compreso il presidente, possono essere anche esterni all' Assemblea Generale, e sono scelti fra persone di "comprovata e documentata esperienza amministrativa o imprenditoriale o professionale o di particolare capacità nella gestione di aziende enti e società". Un "dejà- vu" che suona come un campanello di allarme per una nuova trappola in cui evitare di cadere poiché con questi stessi requisiti di "professionalità" dalla costituzione dall' **Autorità Portuale** in poi, la città di Brindisi è stata scippata nel corso degli anni dalla "governance" del porto con risultati modesti, oggi particolarmente manifesti. C' è l' incognita concreta, pertanto, che il costituendo "Consorzio Puglia Industria" altro non sia che un ulteriore processo di "baresizzazione" delle singole Asi, con il rafforzamento ed il potenziamento del "Consorzio Bari Industria", per tenere ancora più staccata la città Metropolitana di Bari dalle restanti Province. A nulla rileva, infine il richiamo ad altri modelli già adottati in diverse Regioni italiane, qual è il riferimento alla Regione Friuli Venezia Giulia, sia perché Regione a Statuto Speciale che guarda direttamente all' Europa, sia perché proprio in quella realtà si è proceduto da tempo a una inversione di tendenza con l' istituzione di "Consorzi di sviluppo economico locale". Ancor meno appropriato appare il riferimento alla Regione Lazio per dare più forza alla scelta dell' accorpamento delle Asi di Puglia, perché il "Consorzio Industriale Unico" laziale è stato costituito con l' esclusiva peculiarità di essere utilizzato come il vero braccio operativo della stessa Regione, non per favorire la costituzione un singolo Ente con finalità di accentramento di competenze.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Autorità portuale sì allo sbarco di Grendi a Cocciani

La Grendi trasporti marittimi potrà ufficialmente operare come impresa nel porto di Olbia. Lo ha deciso ieri il Comitato di gestione dell' **Adsp** del Mare di Sardegna che, dopo l' unanime parere favorevole della Commissione consultiva del gennaio scorso e la valutazione da parte dell' Organismo di partenariato della Risorsa Mare, ha deliberato il rilascio dell' autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi. La Grendi sbarcherà nel molo Cocciani tre volte alla settimana, come tappa intermedia nella rotta tra Cagliari e Marina di Carrara. Il primo sbarco potrebbe avvenire la prossima settimana. Le banchine del porto industriale, dove attraccano normalmente Tirrenia, Moby e Grimaldi, in questa parte dell' anno sono sostanzialmente sgombrare. Serviranno per i viaggi della nave da Marina di Carrara ad Olbia, in attesa del completamento dei lavori sull' area **portuale** non banchinale nel Molo Cocciani. L' accordo prevede la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle iniziative portuali: la società Grendi ha presentato un piano operativo con investimenti consistenti per l' acquisto di macchinari, mezzi meccanici e per l' infrastrutturazione dei piazzali, nonché il ricorso a personale specializzato da adibire alle operazioni di movimentazione di rotabili e container. L' area scelta è quella retrostante la banchina, attualmente inutilizzata, di 10mila metri quadrati. (g.m.)



Mare. Trattative su Cagliari

Porti, sì a Grendi per il nuovo hub a Olbia

La Grendi Trasporti Marittimi potrà ufficialmente operare come impresa nel porto di Olbia. Lo ha deliberato ieri il Comitato di gestione dell' **Autorità portuale** del Mare di Sardegna: lo scalo sarà inserito trisettimanalmente come tappa intermedia nella rotta Cagliari-Marina di Carrara e, una volta ottenuta la concessione demaniale per spazi non banchinali, si strutturerà, almeno per 4 anni, come hub del gruppo armatoriale nel nord dell' Isola. Ma la riunione del Comitato di gestione, spiega Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità portuale**, «è stata dedicata principalmente alla madre di tutte le nostre battaglie: la questione Porto Canale di Cagliari. Chiusa la parentesi della proposta di Pifim Company, ho ricevuto mandato di proseguire con l' attività di promozione del compendio a livello internazionale e di interlocuzione con quei soggetti che hanno manifestato attenzione, ma che ancora non hanno presentato proposte concrete e formali istanze di concessione».



Art. 16 alla Grendi nel porto di Olbia

Redazione

CAGLIARI La Grendi Trasporti Marittimi potrà ufficialmente operare come impresa nel porto di Olbia. È quanto deliberato oggi dal Comitato di gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna, che, dopo l'unanime parere favorevole della Commissione Consultiva del mese di Gennaio e la valutazione in Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, ha deliberato il rilascio dell'autorizzazione, ex art. 16 della legge 84/94, allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi. Lo scalo di Olbia Cocciani sarà, quindi, inserito trisettimanalmente come tappa intermedia nella rotta tra Cagliari e Marina di Carrara e, una volta, ottenuta la concessione demaniale ex art. 18 per spazi non banchinali ma comunque indispensabili per la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle operazioni delle navi si strutturerà, almeno per i prossimi 4 anni, come hub del gruppo armatoriale nel nord dell'Isola. Altro punto fondamentale della seduta odierna, la ratifica del provvedimento di rigetto della proposta presentata da Pifim Company Ltd per l'assentimento, in concessione demaniale, del compendio contenitori del Porto Canale di Cagliari. A riguardo, il Comitato di gestione ha deliberato di proseguire nella sollecitazione internazionale del mercato, dando esplicito mandato al Presidente di intensificare la ricerca di operatori capaci di rilanciare il settore del Transhipment nello scalo cagliaritano. In tale direzione, l'Ente procederà sulla scia della già avviata di promozione e di offerta sul mercato del compendio portuale, continuando ad avvalersi anche del supporto governativo del programma Invest in Italy, con la diretta e preziosa collaborazione di ICE (Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane) e di Invitalia. Contestualmente, in attesa di un'auspicata nuova istanza di concessione per l'intero compendio, e al fine di garantire la continuità dell'esistente traffico import export di contenitori attualmente costretto in spazi non adeguati il Comitato di Gestione ha dato il proprio assenso all'avvio dell'iter istruttorio delle istanze presentate per l'ottenimento, in concessione demaniale e per un periodo limitato di quattro anni, di una singola e limitata porzione di banchina e area retroportuale che non si dovrà estendere per oltre 350 metri dal dente sud del Porto Canale. Secondo quanto deliberato, oltre ai paletti su dimensione ed estensione temporale della concessione, non sarà possibile realizzare interventi di carattere infrastrutturale tali da compromettere l'utilizzo unitario della banchina e del retrostante piazzale pavimentato. L'AdSP, inoltre, in caso di presentazione di domande di concessione per la totalità degli spazi per l'attività di Transhipment, avrà piena facoltà di revocare, in qualsiasi momento, la concessione e ottenere che gli stessi vengano liberati totalmente a spese dell'avente titolo. Tra gli altri argomenti all'ordine del giorno del Comitato di Gestione, sono state approvate anche alcune modifiche tecniche all'assestamento di bilancio di previsione 2020, l'aggiornamento del programma biennale degli acquisti di forniture e servizi, e la modifica alla pianta organica dell'AdSP con la creazione di una Direzione Security Portuale. Nuova struttura interna, questa, che andrà a soddisfare l'esigenza di coordinamento della sicurezza in ottica di sistema e non più per singolo porto prevedendo, allo stesso tempo, un potenziamento dell'organico a completa e più efficiente copertura della estesa e delicata attività di sicurezza sui sette scali di competenza dell'Ente. Il Comitato di gestione odierno spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna è stato dedicato principalmente a quella che consideriamo la madre di tutte le nostre battaglie: la



questione Porto Canale di Cagliari. Chiusa la parentesi della proposta di Pifim Company, ho ricevuto mandato di proseguire intensamente con l'attività di promozione del compendio a livello internazionale e di interlocuzione con quei soggetti che hanno manifestato attenzione, ma che ancora non hanno presentato



Messaggero Marittimo

Olbia Golfo Aranci

proposte concrete e formali istanze di concessione. Nel frattempo, non abbiamo mai distolto l'attenzione dalla situazione occupazionale, predisponendo, d'intesa con le organizzazioni sindacali, una proposta di norma per la costituzione dell'Agenzia dei lavoratori del Transhipment della Sardegna, in grado di tutelare il reddito dei lavoratori almeno per il prossimo triennio, che ci auguriamo possa essere fatta propria dal Governo ed approvata con decretazione d'urgenza.

Informazioni Marittime

Olbia Golfo Aranci

Olbia, Adsp autorizza Grendi e avvia iter concessione Porto Canale di Cagliari

Si parte con una linea trisettimanale tra Isola Bianca, Marina di Carrara e Cagliari. Verso la concessione di 350 metri del terminal container, in attesa dell' operatore internazionale

La Grendi Trasporti Marittimi potrà ufficialmente operare come impresa nel porto di Olbia, con la possibilità di operare anche su una parte del terminal container del Porto Canale di Cagliari, attualmente senza operatore. Lo ha deliberato oggi il Comitato di gestione dell' Autorità di sistema della Sardegna, che, dopo l' unanime parere favorevole della Commissione Consultiva del mese di gennaio e la valutazione dell' Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Si autorizza la compagnia sarda ad operare (ex art. 16 della legge 84/94) in conto proprio ed in conto terzi. L' operatore partirà subito con una linea trisettimanale che collega Cagliari con Olbia-Cocciani e Marina di Carrara. Non solo, una volta ottenuta la concessione demaniale (ex art. 18) per spazi non banchinali, Olbia si strutturerà per almeno i prossimi quattro anni come hub del gruppo armatoriale. Il Comitato ha anche ratificato il rigetto della proposta presentata da Pifim Company Ltd per l' assentimento, in concessione demaniale, del compendio contenitori del Porto Canale di Cagliari. Si sollecita la ricerca di un nuovo operatore internazionale per gestire il terminal container, di cui proprio Grendi ne vorrebbe una piccola parte. «In tale direzione - informa una nota dell' Adsp - l' ente procederà sulla scia della già avviata attività di promozione e di offerta sul mercato del compendio portuale, continuando ad avvalersi anche del supporto governativo del programma Invest in Italy, con la diretta e preziosa collaborazione dell' Agenzia per la promozione all' estero e l' internazionalizzazione delle imprese italiane e di Invitalia». A proposito della richiesta di Grendi, il Comitato di Gestione ha dato il proprio assenso all' avvio dell' iter istruttorio per la concessione demaniale di un' area che non dovrà essere lunga oltre i 350 metri dal dente sud del Porto Canale. Inoltre, non sarà possibile realizzare interventi di carattere infrastrutturale tali da compromettere l' utilizzo unitario della banchina e del piazzale. Nel caso in cui l' Adsp dovesse ricevere una domanda di concessione per tutti gli spazi con annessa attività di trasbordo, avrà piena facoltà di revocare la concessione. Tra gli altri argomenti all' ordine del giorno del Comitato di Gestione, sono state approvate anche alcune modifiche tecniche all' assestamento di bilancio di previsione 2020, l' aggiornamento del programma biennale degli acquisti di forniture e servizi, e la modifica alla pianta organica dell' AdSP con la creazione di una Direzione Security Portuale sui sette scali di competenza dell' ente pubblico non economico. Quella del Porto Canale è la «madre di tutte le nostre battaglie», afferma il presidente dell' Adsp, Massimo Deiana. «Nel frattempo - conclude - non abbiamo mai distolto l' attenzione dalla situazione occupazionale, predisponendo, d' intesa con le organizzazioni sindacali, una proposta di norma per la costituzione dell' Agenzia dei lavoratori del Transhipment della Sardegna, in grado di tutelare il reddito dei lavoratori almeno per il prossimo triennio, che ci auguriamo possa essere fatta propria dal Governo ed approvata con decretazione d' urgenza».



Port News

Olbia Golfo Aranci

Il Gruppo Grendi mette radici a Olbia

La Grendi Trasporti Marittimi potrà ufficialmente operare come impresa nel porto di Olbia. È quanto deciso oggi dal Comitato di Gestione dell' AdSP del Mare di Sardegna, che ha deliberato il rilascio dell' autorizzazione, ex art. 16 della legge 84/94, allo svolgimento di operazioni portuali - in conto proprio ed in conto terzi. Lo scalo di Olbia - Cocciani sarà, quindi, inserito trisettimanalmente come tappa intermedia nella rotta tra Cagliari e Marina di Carrara e, una volta ottenuta la concessione demaniale ex art. 18 per spazi non banchinali - ma comunque indispensabili per la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle operazioni delle navi - si strutturerà, almeno per i prossimi 4 anni, come hub del gruppo armatoriale nel nord dell' Isola.

di Redazione Port News

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo » [M](#) [P](#) [W](#) [I](#) [N](#) [G](#) [Q](#)



PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
 DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CARERA

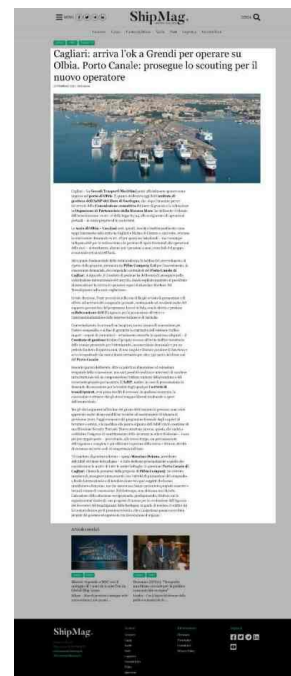
25 Febbraio 2021 — News
Le decisioni del Comitato di Gestione
Il Gruppo Grendi mette radici a Olbia
 di Redazione Port News

La Grendi Trasporti Marittimi potrà ufficialmente operare come impresa nel porto di Olbia. È quanto deciso oggi dal Comitato di Gestione dell' AdSP del Mare di Sardegna, che ha deliberato il rilascio dell' autorizzazione, ex art. 16 della legge 84/94, allo svolgimento di operazioni portuali - in conto proprio ed in conto terzi. Lo scalo di Olbia - Cocciani sarà, quindi, inserito trisettimanalmente come tappa intermedia nella rotta tra Cagliari e Marina di Carrara e, una volta ottenuta la concessione demaniale ex art. 18 per spazi non banchinali - ma comunque indispensabili per la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle operazioni delle navi - si strutturerà, almeno per i prossimi 4 anni, come hub del gruppo armatoriale nel nord dell'Isola.

Ambiente **Autorità Portuali** **Canteristica navale** **Coronavirus** **Crociere** **Commerciai ESPO Europa** **GNL** **Infrastrutture tecnologica** **Logistica Portuale** **Porto di Livorno** **Porto di Rombino** **Riforma portuale** **Delrio** **Shipping** **Traffici**

Cagliari: arriva l'ok a Grendi per operare su Olbia. Porto Canale: prosegue lo scouting per il nuovo operatore

Cagliari La Grendi Trasporti Marittimi potrà ufficialmente operare come impresa nel porto di Olbia. È quanto deliberato oggi dal Comitato di gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna, che, dopo l'unanime parere favorevole della Commissione consultiva del mese di gennaio e la valutazione in Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, ha deliberato il rilascio dell'autorizzazione, ex art. 16 della legge 84/94, allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi. Lo scalo di Olbia Cocciani sarà, quindi, inserito trisettimanalmente come tappa intermedia nella rotta tra Cagliari e Marina di Carrara e, una volta, ottenuta la concessione demaniale ex art. 18 per spazi non banchinali ma comunque indispensabili per la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle operazioni delle navi si strutturerà, almeno per i prossimi 4 anni, come hub del gruppo armatoriale nel nord dell'Isola. Altro punto fondamentale della seduta odierna, la ratifica del provvedimento di rigetto della proposta presentata da Pifim Company Ltd per l'assentimento, in concessione demaniale, del compendio contenitori del Porto Canale di Cagliari. A riguardo, il Comitato di gestione ha deliberato di proseguire nella sollecitazione internazionale del mercato, dando esplicito mandato al presidente di intensificare la ricerca di operatori capaci di rilanciare il settore del Transhipment nello scalo cagliaritano. In tale direzione, l'ente procederà sulla scia della già avviata di promozione e di offerta sul mercato del compendio portuale, continuando ad avvalersi anche del supporto governativo del programma Invest in Italy, con la diretta e preziosa collaborazione di ICE (Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane) e di Invitalia. Contestualmente, in attesa di un'auspicata nuova istanza di concessione per l'intero compendio, e al fine di garantire la continuità dell'esistente traffico import export di contenitori attualmente costretto in spazi non adeguati il Comitato di gestione ha dato il proprio assenso all'avvio dell'iter istruttorio delle istanze presentate per l'ottenimento, in concessione demaniale e per un periodo limitato di quattro anni, di una singola e limitata porzione di banchina e area retroportuale che non si dovrà estendere per oltre 350 metri dal dente sud del Porto Canale. Secondo quanto deliberato, oltre ai paletti su dimensione ed estensione temporale della concessione, non sarà possibile realizzare interventi di carattere infrastrutturale tali da compromettere l'utilizzo unitario della banchina e del retrostante piazzale pavimentato. L'AdSP, inoltre, in caso di presentazione di domande di concessione per la totalità degli spazi per l'attività di transhipment, avrà piena facoltà di revocare, in qualsiasi momento, la concessione e ottenere che gli stessi vengano liberati totalmente a spese dell'avente titolo. Tra gli altri argomenti all'ordine del giorno del Comitato di gestione, sono state approvate anche alcune modifiche tecniche all'assestamento di bilancio di previsione 2020, l'aggiornamento del programma biennale degli acquisti di forniture e servizi, e la modifica alla pianta organica dell'AdSP con la creazione di una Direzione Security Portuale. Nuova struttura interna, questa, che andrà a soddisfare l'esigenza di coordinamento della sicurezza in ottica di sistema e non più per singolo porto prevedendo, allo stesso tempo, un potenziamento dell'organico a completa e più efficiente copertura della estesa e delicata attività di sicurezza sui sette scali di competenza dell'ente. Il Comitato di gestione odierno spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna è stato dedicato principalmente a quella che consideriamo la madre di tutte le nostre battaglie: la questione Porto Canale di Cagliari. Chiusa la parentesi della proposta di Pifim Company, ho ricevuto mandato di proseguire intensamente con l'attività di promozione del compendio a livello internazionale e di interlocuzione con quei soggetti che hanno manifestato attenzione, ma che ancora non hanno presentato



Ship Mag

Olbia Golfo Aranci

proposte concrete e formali istanze di concessione. Nel frattempo, non abbiamo mai distolto l'attenzione dalla situazione occupazionale, predisponendo, d'intesa con le organizzazioni sindacali, una proposta di norma per la costituzione dell'Agenzia dei lavoratori del transhipment della Sardegna, in grado di tutelare il reddito dei lavoratori almeno per il prossimo triennio, che ci auguriamo possa essere fatta propria dal governo ed approvata con decretazione d'urgenza.

Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

Per Grendi è arrivato l'ok al nuovo terminal container di Cagliari e allo sbarco a Olbia

In un unico comitato di gestione il gruppo Grendi incassa due buone notizie riguardanti i porti di Cagliari e di Olbia. L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha infatti annunciato che Grendi Trasporti Marittimi potrà ufficialmente operare come impresa nel porto di Olbia. È quanto deliberato oggi dal Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare di Sardegna, che, dopo l'unanime parere favorevole della Commissione Consultiva del mese di gennaio e la valutazione in Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, ha deliberato il rilascio dell'autorizzazione, ex art. 16 della legge 84/94, allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi spiega una nota. Lo scalo di Olbia Cocciani sarà, quindi, inserito trisettimanalmente come tappa intermedia nella rotta tra Cagliari e Marina di Carrara e, una volta ottenuta la concessione demaniale ex art. 18 per spazi non banchinali ma comunque indispensabili per la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle operazioni delle navi si strutturerà, almeno per i prossimi 4 anni, come hub del gruppo armatoriale nel nord dell'isola. Altro punto fondamentale della seduta odierna del comitato è stata la ratifica del provvedimento di rigetto della proposta presentata da Pifim Company Ltd (supportato anche dalla Ports of Amsterdam International) per l'assentimento, in concessione demaniale, del compendio contenitori del Porto Canale di Cagliari. A riguardo il Comitato di gestione ha deliberato di proseguire nella sollecitazione internazionale del mercato, dando esplicito mandato al Presidente di intensificare la ricerca di operatori capaci di rilanciare il settore del transhipment nello scalo cagliaritano spiega ancora l'ente. Contestualmente, in attesa di un'attesa nuova istanza di concessione per l'intero compendio, e al fine di garantire la continuità dell'esistente traffico import export di contenitori attualmente costretto in spazi non adeguati il Comitato di Gestione ha dato il proprio assenso all'avvio dell'iter istruttorio delle istanze presentate per l'ottenimento, in concessione demaniale e per un periodo limitato di quattro anni, di una singola e limitata porzione di banchina e area retroportuale che non si dovrà estendere per oltre 350 metri dal dente sud del Porto Canale. Secondo quanto deliberato, oltre ai paletti su dimensione ed estensione temporale della concessione, non sarà possibile realizzare interventi di carattere infrastrutturale tali da compromettere l'utilizzo unitario della banchina e del retrostante piazzale pavimentato. L'AdSP, inoltre, in caso di presentazione di domande di concessione per la totalità degli spazi per l'attività di Transhipment, avrà piena facoltà di revocare, in qualsiasi momento, la concessione e ottenere che gli stessi vengano liberati totalmente a spese dell'avente titolo. Dunque Grendi può far partire il suo progetto di piccolo terminal container (lo-lo) da affiancare all'attività di movimentazione dei carichi rotabili. Tra gli altri argomenti all'ordine del giorno del Comitato di Gestione, sono state approvate anche alcune modifiche tecniche all'assestamento di bilancio di previsione 2020, l'aggiornamento del programma biennale degli acquisti di forniture e servizi, e la modifica alla pianta organica dell'AdSP con la creazione di una Direzione Security Portuale. Il Comitato di gestione odierno è stato dedicato principalmente a quella che consideriamo la madre di tutte le nostre battaglie: la questione Porto Canale di Cagliari ha spiegato Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna. Chiusa la parentesi della proposta di Pifim Company, ho ricevuto mandato di proseguire intensamente con l'attività di promozione del compendio a livello internazionale e di interlocuzione con quei soggetti che hanno manifestato attenzione, ma che ancora non hanno presentato proposte concrete e formali istanze di concessione. Nel frattempo, non abbiamo mai distolto l'attenzione dalla situazione occupazionale, predisponendo, d'intesa con le organizzazioni sindacali, una proposta di norma per la costituzione dell'Agenzia dei lavoratori del



Shipping Italy

Olbia Golfo Aranci

transshipment della Sardegna, in grado di tutelare il reddito dei lavoratori almeno per il prossimo triennio, che ci auguriamo possa essere fatta propria dal Governo e approvata con decretazione d'urgenza.

La fuga del Consorzio Industriale di Cagliari. Eminenze grigie tra interessi pubblici e affari privati

Porto Canale, il piano segreto per il naufragio

Tutte le mosse per svuotare il terminal sardo e puntare sul porto di Tangeri in Marocco

Mauro Pili Il pizzino è la prova regina. Il **Porto** Canale di Cagliari doveva naufragare nel più breve tempo possibile nelle secche dello scontro titanico sul traffico merci nel Mediterraneo. Il piano era chiaro: chiudere lo scalo sardo senza appello. Farlo saltare per aria, dai flussi commerciali alla gestione, con un piano segreto studiato a tavolino tra pochi eletti. Obiettivo messo nero su bianco e scritto a mano: suicidio assistito e programmato per evitare che chiunque potesse rilevarlo e metterlo in competizione con gli altri porti della contesa mondiale. Date inequivocabili, scandite con una sequenza da caterpillar, atti alla luce del sole e altri sottobanco, fughe e promozioni, soci nuovi e vecchie conoscenze. La disfida internazionale per il controllo del trasporto merci nel Mediterraneo si è giocata su più tavoli ma quello del consiglio di amministrazione della Contship, la società tedesca concessionaria del **porto** industriale alle porte di Macchiareddu, è quello più importante. Qui, nel consesso societario guidato da Cecilia Battistello, coniugata Eckelmann, il padre padrone dei porti di mezza Europa, si decide di tutto e di più. Come capita nelle più rinomate accademie del doppio pensiero, uno vero e uno finto, nella carta ci sono due verbali: uno ufficiale e uno da tenere segreto. Il doppio verbale Il primo, quello formale, non conta niente, quello blindato, dalla formula esplicita del "non verbalizzare", invece, decide tutto. Una sequela di cinque punti vergati a mano. Scrittura decisa e consapevole, autorevole e dominus del conciliabolo, certamente quella di un vertice assoluto della Contship. La società tedesca non ha proferito verbo e anche l' autore del pizzino si è guardato bene dall' alzare la mano. Nessuno ha pronunciato la frase fatidica: l' ho scritto io. Nessuno. Tutti sanno che quel foglietto fitto fitto di chiodi da martellare a colpi di scure doveva restare blindato nella casa tedesca. Non è andata così. Il testo originale del pizzino, che riproduciamo, è la prova provata di quel piano. Un documento che inchioda. Ci sono date e nomi, azioni da compiere e incarichi da adempiere. La data è quella del sette agosto del 2018. Nell' austera sede a nord dell' Italia, a due passi da piazza della Borsa a Milano, i signori della Contship, non si sono riuniti per un ordinario consiglio di amministrazione. All' ombra del Duomo è convocata una vera e propria tavola rotonda. A capo dell' operazione c' è la donna forte del gruppo: Cecilia Battistello, scaltra e altezzosa, furba e tedesca nell' animo, madre e padrona, pronta a zittire senza troppi convenevoli l' amato congiunto che nella società, da sempre, mette soldi e mezzi. Lei la linea non la detta, la impone. C' è da liquidare la Cict, la Cagliari International Container Terminal, la storica società che da sempre, o quasi, controlla il **Porto** Canale sardo. Decisione senza appello. Top secret C' è un piccolo dettaglio, però. La liquidazione si deve decidere, non si deve verbalizzare e nessuno lo deve sapere. Anzi, il segreto deve essere un giuramento solenne tra i convenuti. Ai potenziali interlocutori interessati al subentro nella concessione portuale, come la Dp World, colosso mondiale del transhipment, bisogna rispondere che la Contship ha grandi progetti per Cagliari. Alle istituzioni che chiedono conto del tracollo dei traffici sul **porto** di Giurgino, rispondono con toni rassicuranti: la fase del rilancio è vicina. Promesse da marinaio Parole al vento, promesse da marinaio. Ci credono gli allocchi e coloro che fanno finta di crederci, complici silenziosi dell' operazione sotterranea pianificata nello scenario internazionale





L'Unione Sarda

Cagliari

del transhipment. Come capita spesso quando si parla di Sardegna le decisioni più funeste si assumono ad agosto, quando gli unici porti che brulicano sono quelli degli yacht. I punti da tenere sottobanco, vietati all'esterno, sono scanditi come un cerimoniale da funerale premeditato. Il consiglio di amministrazione della Cict, fuori verbale, decide come primo punto: «Mantenimento della situazione attuale fino al 30 ottobre del 2018». Ovvero morte cerebrale, zero navi o qualcuna sporadica giusto per lo stretto necessario, scali tecnici per qualche container regionale. E non è un caso che il secondo punto sia tutto dedicato alla Irtec, la società privatissima a cui venivano affidate alcune operazioni portuali. Per loro un aumento di 2 euro a container scaricato o caricato. Con una postilla che toglie alla società portuale, la Irtec appunto, nel pieno controllo di un consigliere regionale, Franco Stara, l'esclusività su certe manovre di carico e scarico in banchina. A suggerirla, come si legge nel verbale parallelo, è il vicepresidente della società, l'immarcescibile Oscar Serci, una sorta di eminenza grigia della tavola rotonda. Il punto cruciale È il terzo punto quello che, però, più di tutti, fa drizzare i capelli. Recita la sentenza: «Sviluppare, nel massimo riserbo, il piano per la messa in liquidazione della società». Una decisione che sconfessa attendismi vari, piani di rilancio sempre annunciati ma mai compiuti, investimenti sempre prossimi ma mai partiti. Il pizzino è esplicito: «non in verbale» e «massimo riserbo». Due clausole che lasciano comprendere la strategia della società, impedire che chiunque accampi la sola ipotesi di subentro nel capitale azionario. La prassi consolidata nel sistema delle concessioni è, infatti, quello dell'acquisizione delle quote della società che gestisce il porto. Per questo motivo Contship vuole eliminare alla radice ogni marginale possibilità che qualche player mondiale si affacci sulla scena del Mediterraneo attraverso il porto di Cagliari. Senza ritorno La liquidazione della società significa, infatti, impedire a chiunque di subentrare alla concessione per gli ulteriori sette anni di vita della stessa concessione, la cui scadenza era fissata per il 2027. Liquidare la società, però, significava anche l'automatica revoca della concessione, giusto per rendere biblici i tempi necessari ad individuare un nuovo concessionario. Il pizzino La pubblicazione da parte del nostro giornale del pizzino non verbalizzato, la cui perizia calligrafica potrebbe svelare sorprese non di poco conto, ha aperto uno squarcio imponente sul cuore del problema: chi ha giocato e gioca sullo scacchiere del mare per tenere fuori gioco il porto di Cagliari? Ci limitiamo a scandire date e fatti accaduti dopo quel fatidico convivio liquidatorio e segreto del sette agosto del 2018. La sequenza dei documenti mette in fila atti e decisioni, un filo rosso che porta dritti al naufragio. La decisione sullo showdown per il Porto terminal di Cagliari Spa resta segreta. Atti e fatti La macchina della liquidazione, però, è in moto. Il Consorzio industriale di Cagliari, che della società di gestione del porto era uno dei due soci con l'otto per cento, non ne sa niente. Almeno ufficialmente. Nel verbale del consiglio di amministrazione del 18 dicembre del 2018, dove si esamina lo stato di salute delle società partecipate, il Consorzio si limita a scrivere «che la Cict rispetta tutti i parametri previsti dalla normativa, anche per la chiusura in attivo degli ultimi 3 esercizi (2015/2017)». Nel verbale ufficiale del vertice si legge. «La società (la Cict) tuttavia ha comunicato una previsione di perdita per l'esercizio 2018 superiore ai tre milioni di euro». Nonostante dicembre sia più che inoltrato e il bilancio del 2018 del porto sia chiaramente in perdita secca, il Consorzio fa finta di niente e rinvia ogni decisione: «Se tali previsioni dovessero essere confermate il Consorzio effettuerà le opportune e conseguenti valutazioni in ordine ad una eventuale ricapitalizzazione o svalutazione della partecipazione in occasione della prossima delibera di razionalizzazione». Come dire, la casa sta bruciando, ma per il momento non facciamo niente. La catena degli eventi mette in pista la prematura dipartita da Cagliari di uno dei colossi del mare. È il 5 aprile del 2019, la Hapag Lloyd, uno dei colossi del transhipment, lascia la rotta di Cagliari. Da Giorgino al Magreb L'annuncio sembra un fulmine a ciel sereno, ma non lo è. Tutto è pianificato, visto che la Hapag Lloyd dopo qualche mese, il 2 dicembre del 2019, entrerà in società proprio con la Contship, guarda caso nel porto terminal di Tangeri in Marocco, quello gestito al 40%

L'Unione Sarda

Cagliari

da mister Battistello, il marito in persona della presidente della Cict di Cagliari. Uno spostamento, senza colpo ferire, di tutti i traffici da Cagliari al **porto** principale della società tedesca nello stretto di Gibilterra, sul versante del Magreb. La Contship continua a raccontare che Cagliari è ferma perché c'è la crisi internazionale. In realtà la famiglia Eckelmann ha deciso: accordarsi con Hapag, con conseguente cancellazione dei traffici a Cagliari, spostandoli, di fatto, tutti in Marocco. Il Consorzio di Macchiareddu sente che il **porto** sta per affondare e leva l'ancora. Il 17 aprile del 2019 il Consorzio Industriale sentenza: «Il Consorzio è un soggetto pubblico e non può utilizzare le proprie risorse per far fronte a crisi aziendali di soggetti privati, neanche con il solo fine di ripristinare la propria quota societaria anche per evitare danni economici ulteriori». Fuga veloce dalle responsabilità. Morte sia, prende atto il Consorzio. Impronte digitali Nel sottobosco, però, ci sono movimenti societari impercettibili. Vere e proprie impronte digitali impresse sulla fine del **porto** canale. È la storia di manager pubblici diventati di colpo manager privati, con compensi ed ingaggi da centinaia di migliaia di euro, deliberati poco prima della revoca della concessione del **porto** e della liquidazione della società. Da ieri, intanto, è iniziata l'operazione spezzatino del **porto** canale. Per la Grendi il comitato portuale dà il via libera ad una concessione per una banchina da 300 metri all'interno del terminal. Sul futuro dell'infrastruttura pesa come un macigno un intreccio spaventoso con tanto di eminenze grigie al cospetto di Lady Contship. Ma questo è il prossimo capitolo di questo intrigo internazionale per far naufragare il **porto** canale di Cagliari.

Porto canale Cagliari, sì a ricerca nuovo terminalista

Ratificato da comitato gestione rigetto a vecchio candidato

(ANSA) - CAGLIARI, 25 FEB - Ratificato il provvedimento di rigetto della proposta presentata da Pifim Company Ltd per il terminal del Porto Canale di Cagliari. Il Comitato di gestione ha deliberato di proseguire nella sollecitazione internazionale del mercato, dando mandato al presidente di intensificare la ricerca di operatori capaci di rilanciare il settore del transhipment nello scalo cagliaritano. Il Comitato di Gestione ha dato il proprio assenso all' avvio dell' iter istruttorio delle istanze presentate per l' ottenimento, in concessione demaniale e per un periodo limitato di quattro anni, di una singola e limitata porzione di banchina e area retroportuale che non si dovrà estendere per oltre 350 metri dal dente sud del Porto Canale. Secondo quanto deliberato non sarà possibile realizzare interventi di carattere infrastrutturale tali da compromettere l' utilizzo unitario della banchina e del retrostante piazzale pavimentato. L' **AdSP**, inoltre, in caso di presentazione di domande di concessione per la totalità degli spazi per l' attività di transhipment, avrà piena facoltà di revocare, in qualsiasi momento, la concessione per riavere gli spazi liberi. Tra gli altri argomenti all' ordine del giorno del Comitato di Gestione anche il sì alla Grendi Trasporti Marittimi che potrà ufficialmente operare come impresa nel porto di Olbia. "Il Comitato di gestione odierno - spiega il presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana - è stato dedicato principalmente a quella che consideriamo la madre di tutte le nostre battaglie: la questione Porto Canale di Cagliari. Chiusa la parentesi della proposta di Pifim Company, ho ricevuto mandato di proseguire intensamente con l' attività di promozione del compendio a livello internazionale e di interlocuzione con quei soggetti che hanno manifestato attenzione, ma che ancora non hanno presentato proposte concrete e formali istanze di concessione". (ANSA).



Informare

Cagliari

L' AdSP del Mare di Sardegna conferma la volontà di trovare un operatore per il Porto Canale di Cagliari

Approvato il rilascio dell' art. 16 alla Grendi per operare nel **porto** di **Olbia** Il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha deliberato di proseguire nella ricerca di un operatore che gestisca il container terminal al **Porto** Canale di Cagliari. Nella riunione odierna, in cui è stato ratificato il recente provvedimento di rigetto della proposta presentata da Pifim Co. per l' assentimento in concessione demaniale del terminal (del 4 febbraio 2021), il Comitato ha dato esplicito mandato al presidente dell' ente portuale di intensificare la ricerca di operatori capaci di rilanciare il settore del transhipment nello scalo cagliaritano. Contestualmente, al fine di garantire la continuità dell' esistente traffico import-export di contenitori attualmente costretto in spazi non adeguati, il Comitato ha dato il proprio assenso all' avvio dell' iter istruttorio delle istanze presentate per l' ottenimento, in concessione demaniale e per un periodo limitato di quattro anni, di una singola e limitata porzione di banchina e area retroportuale che non si dovrà estendere per oltre 350 metri dal dente sud del **Porto** Canale. Secondo quanto deliberato, oltre ai paletti su dimensione ed estensione temporale della concessione, non sarà possibile realizzare interventi di carattere infrastrutturale tali da compromettere l' utilizzo unitario della banchina e del retrostante piazzale pavimentato. Inoltre l' AdSP, in caso di presentazione di domande di concessione per la totalità degli spazi per l' attività di transhipment, avrà piena facoltà di revocare in qualsiasi momento la concessione e ottenere che gli stessi vengano liberati totalmente a spese dell' avente titolo. Il presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha specificato che nel frattempo l' ente non ha mai distolto l' attenzione neppure dalla situazione occupazionale, «predisponendo, d' intesa con le organizzazioni sindacali - ha ricordato - una proposta di norma per la costituzione dell' Agenzia dei lavoratori del transhipment della Sardegna, in grado di tutelare il reddito dei lavoratori almeno per il prossimo triennio, che - ha affermato Deiana - ci auguriamo possa essere fatta propria dal governo ed approvata con decretazione d' urgenza». Nel corso della riunione è stato deliberato anche il rilascio dell' autorizzazione, ex art. 16 della legge 84/94, allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi nel **porto** di **Olbia**, alla Grendi Trasporti Marittimi (del 22 gennaio 2021).

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

25 febbraio 2021

L'AdSP del Mare di Sardegna conferma la volontà di trovare un operatore per il Porto Canale di Cagliari

Approvato il rilascio dell'art. 16 alla Grendi per operare nel porto di Olbia

Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha deliberato di proseguire nella ricerca di un operatore che gestisca il container terminal al Porto Canale di Cagliari. Nella riunione odierna, in cui è stato ratificato il recente provvedimento di rigetto della proposta presentata da Pifim Co. per l'assentimento in concessione demaniale del terminal (del 4 febbraio 2021), il Comitato ha dato esplicito mandato al presidente dell'ente portuale di intensificare la ricerca di operatori capaci di rilanciare il settore del transhipment nello scalo cagliaritano. Contestualmente, al fine di garantire la continuità dell'esistente traffico import-export di contenitori attualmente costretto in spazi non adeguati, il Comitato ha dato il proprio assenso all'avvio dell'iter istruttorio delle istanze presentate per l'ottenimento, in concessione demaniale e per un periodo limitato di quattro anni, di una singola e limitata porzione di banchina e area retroportuale che non si dovrà estendere per oltre 350 metri dal dente sud del Porto Canale. Secondo quanto deliberato, oltre ai paletti su dimensione ed estensione temporale della concessione, non sarà possibile realizzare interventi di carattere infrastrutturale tali da compromettere l'utilizzo unitario della banchina e del retrostante piazzale pavimentato. Inoltre l'AdSP, in caso di presentazione di domande di concessione per la totalità degli spazi per l'attività di transhipment, avrà piena facoltà di revocare in qualsiasi momento la concessione e ottenere che gli stessi vengano liberati totalmente a spese dell'avente titolo.

Il presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha specificato che nel frattempo l'ente non ha mai distolto l'attenzione neppure dalla situazione occupazionale, «predisponendo, d'intesa con le organizzazioni sindacali - ha ricordato - una proposta di norma per la costituzione dell'Agenzia dei lavoratori del transhipment della Sardegna, in grado di tutelare il reddito dei lavoratori almeno per il prossimo triennio, che - ha affermato Deiana - ci auguriamo possa essere fatta propria dal governo ed approvata con decretazione d'urgenza». Nel corso della riunione è stato deliberato anche il rilascio dell'autorizzazione, ex art. 16 della legge 84/94, allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi nel porto di Olbia, alla Grendi Trasporti Marittimi (del 22 gennaio 2021).

La Grendi ha rotto in terminali Arcadial Bunker? Incertezze al servizio gratuito.

Cerca il tuo allegato:

Indirizzo	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
19 Altra destinataria	25 Feb 2021	26 Feb 2021	

Nella Falce si parte da tre monumenti

Stabiliti i prossimi passi durante un vertice tra Regione, Authority e Soprintendenza

Sebastiano Caspanello Di annunci, riunioni, immancabili cabine di regia, vertici istituzionali, negli anni, ne sono stati fatti a decine, con al centro la zona falcata. Di svolte ne sono state promesse altrettante, con firme definite "storiche", come quella sul Patto della Falce. Che proprio oggi compie cinque anni: fu firmato, infatti, il 26 febbraio 2016 dai rappresentanti istituzionali dell'epoca (Crocetta, Accorinti, De Simone, Navarra, etc.) di Regione, Comune, **Autorità portuale** e Università. Nel frattempo le elezioni (regionali, comunali e d' Ateneo) hanno mutato nomi e cognomi, l' **Autorità portuale** è diventata **Autorità di sistema portuale** dello Stretto, alcuni passi sono stati fatti (molto lentamente), altri si sono alternati con ennesimi annunci. E si arriva a ieri, ad un vertice - ancora un altro - che sembra porre le basi per alcune azioni finalmente concrete. La riunione è stata convocata dal presidente della Regione, Nello Musumeci, e al tavolo erano presenti l' assessore regionale ai Beni culturali Alberto Samonà, il direttore generale Sergio Alessandro, la soprintendente ai Beni culturali di Messina, Mariella Vinci, ed il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto, Mario Mega. Ed è stato deciso come e chi interverrà nel cuore della Falce, in quei gioielli storici che ovunque sarebbero attrazioni turistiche, qui sono diventate cattedrali monumentali nel deserto del degrado. Si procederà lungo due binari paralleli ma sinergici, con protagoniste la Regione da una parte e l' **Autorità di sistema portuale** dall' altra. Quest' ultima avvierà il mese prossimo la caratterizzazione del suolo per rivelare eventuali livelli d' inquinamento, partendo dalla porzione di maggiore interesse archeologico, quella in cui ricade la Real Cittadella; in caso di necessità la Regione ha già dato la propria disponibilità a finanziare gli interventi di bonifica, facendosi dunque carico di ulteriori risorse rispetto a quelle già messe a disposizione. Nel secondo binario si muove, in particolare, la Soprintendenza di Messina porterà avanti il percorso per gli interventi di messa in sicurezza nell' area. Sono già tre i progetti pronti e riguardano i tre monumenti simbolo della zona falcata: la Stele della Madonnina del porto, la Porta spagnola e l' ingresso della Lanterna del Montorsoli. I tre interventi, progettati dai tecnici della Marina militare, saranno finanziati con parte dei 10 milioni di euro stanziati a dicembre dal governo Musumeci verranno e mandati in gara già nelle prossime settimane. Entro marzo la Regione darà incarico per la progettazione della messa in sicurezza e la riqualificazione della Real Cittadella, mentre all' Authority il compito di sottoporre quanto concordato ieri al Comitato di gestione, per poi siglare, nelle prossime settimane, un protocollo operativo. Nel frattempo si proseguirà con le bonifiche fuori dai confini di quello che diventerà il Parco archeologico, e cioè in quelle aree che, nel Piano regolatore del porto, prevedono strutture per servizi e insediamenti ricettivi. «È stato fatto un altro passo avanti - ha detto Musumeci, a riunione conclusa -, ma sulla zona falcata servono garanzie e tempi veloci per restituire, quanto prima, una parte di quest' area ai cittadini di Messina che attendono da troppi decenni». Cosa prevede il Prg del porto Il Parco archeologico è uno degli elementi cardine del Piano regolatore del porto, lo strumento urbanistico principe dell' **Autorità portuale** di Messina prima e dell' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto poi. In particolare, nel capitolo ad esso dedicato, si legge: «Il sedime della antica Real Cittadella non già compromesso dalle attività del Porto operativo, o non strettamente indispensabile ad esse, viene preservato da qualsiasi intervento che non sia la valorizzazione dei reperti archeologici o la costituzione di eventuali spazi



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

museali, grazie alla costituzione di un Parco Archeologico. Le aree del Parco - si legge ancora nel Piano - saranno organizzate in modo da far emergere l' antica struttura immergendola nel verde ed affacciandola sulle acque dello Stretto; alcune vasche d' acqua riprenderanno il tracciato degli antichi fossati».

Rinnovato il Ccnl dei lavoratori dei Porti con un aumento di 110 euro

E' stato firmato il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti, l'aumento sarà di 110 euro lo annunciano in una nota le sigle sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti: Si è concluso in tarda serata il percorso di rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti che avrà validità dal 1° gennaio 2021 sino al 31 dicembre 2023. E' un rinnovo contrattuale che riguarda circa 20mila addetti, ai quali consegna un aumento a regime pari a 110 euro di cui 10 euro destinati al Fondo di accompagnamento all'esodo anticipato più un'una tantum di vacanza contrattuale pari a 300 euro per il periodo 2019/2020. Continua la nota sindacale a firma dei segretari Stefano Malorgio, Salvatore Pellecchia e Claudio Tarlazzi: La firma di oggi del contratto è importante per l'intero settore che non si è mai fermato seppur coinvolto dagli effetti della pandemia. Un rinnovo, questo, che ancora di più afferma la centralità del contratto collettivo quale strumento regolatorio dell'intero settore chiamato ad affrontare non poche sfide, a partire dalla rinascita economica italiana post pandemia.



Lavoratori portuali: sindacati, rinnovato il Ccnl. Aumento medio di 110 euro

(FERPRESS) - Roma, 25 FEB - "Concluso il percorso di rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti che avrà validità dal 1° gennaio 2021 sino al 31 dicembre 2023". Ne danno notizia i segretari generali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti Stefano Malorgio, Salvatore Pellicchia e Claudio Tarlazzi, spiegando che: "è un rinnovo contrattuale che riguarda circa 20mila addetti, ai quali consegna un aumento a regime pari a 110 euro di cui 10 euro destinati al Fondo di accompagnamento all' esodo anticipato più un' una tantum di vacanza contrattuale pari a 300 euro per il periodo 2019/2020". L' articolo è leggibile solo dagli abbonati. L' abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva . Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario . Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.



Il Nautilus

Focus

Porti: i lavoratori hanno un nuovo contratto

Abele Carruezzo

Roma. È finita in tarda serata di ieri la seduta per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti. La notizia è stata data dai segretari generali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. Nel comunicato, a firma congiunta di Stefano Malorgio, Salvatore Pellicchia e Claudio Tarlazzi, si legge che: 'È un rinnovo contrattuale che riguarda circa 20mila addetti, ai quali consegna un aumento a regime pari a 110 euro, di cui 10 euro destinati al Fondo di accompagnamento all' esodo anticipato, più un' una tantum di vacanza contrattuale pari a 300 euro per il periodo 2019/2020'. Il nuovo contratto avrà vigore dal 1° gennaio 2021 fino al 31 dicembre 2023. Per i lavoratori dei porti, tale rinnovo rappresenta una giusta considerazione e sensibilità perché giunge nel pieno della pandemia e quale strumento regolatorio dell' intero settore nell' affrontare le nuove sfide. Infatti, i tre segretari concludono: 'La firma di oggi del contratto è importante per l' intero settore che non si è mai fermato seppur coinvolto dagli effetti della pandemia. Un rinnovo, questo, che ancora di più afferma la centralità del contratto collettivo quale strumento regolatorio dell' intero settore chiamato ad affrontare non poche sfide, a partire dalla rinascita economica italiana post pandemia'. E ancora, i sindacati confederali spostano ora l' attenzione sul fronte della logistica, annunciando l' interruzione della contrattazione per il rinnovo del CCNL della logistica trasporto merci e spedizioni per 'inaccettabili condizioni dettate dalle parti datoriali'. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti in una nota hanno scritto, l' altro giorno: 'Chiediamo l' immediato ritiro delle pretestuose e inaccettabili richieste delle parti datoriali e qualora l' atteggiamento non venisse modificato saremo costretti a mettere in campo ogni azione utile affinché si proceda al rinnovo del contratto scaduto da 14 mesi'. Per i sindacati l' incomprensibile posizione delle aziende ha interrotto il negoziato mentre noi vogliamo approdare a una maggiore qualificazione del settore dei trasporti e della logistica. Le controparti ci presentano un elenco che palesa una riduzione dei diritti dei lavoratori sotto il profilo del costo del lavoro, delle tutele sindacali e la decurtazione del trattamento economico, per elencare solo alcuni dei punti più critici'. Nel concludere, i segretari generali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti Stefano Malorgio, Salvatore Pellicchia e Claudio Tarlazzi affermano che: 'Durante la fase pandemica la logistica, l' ultimo miglio delle consegne e l' autotrasporto hanno rappresentato un elemento centrale per la tenuta dell' Italia e meritano il giusto riconoscimento e il giusto rispetto'.



Rinnovo Ccnl dei lavoratori dei porti

Redazione

ROMA Sarà valido dal 1° Gennaio 2021 al 31 Dicembre 2023 il rinnovo del Contratto collettivo nazionale dei lavoratori dei porti. È un rinnovo contrattuale che riguarda circa 20 mila addetti -spiegano i segretari generali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti Stefano Malorgio, Salvatore Pellecchia e Claudio Tarlazzi ai quali consegna un aumento a regime pari a 110 euro di cui 10 euro destinati al Fondo di accompagnamento all'esodo anticipato più un'una tantum di vacanza contrattuale pari a 300 euro per il periodo 2019-2020. La firma del contratto è importante per l'intero settore che non si è mai fermato seppur coinvolto dagli effetti della pandemia. Un rinnovo, questo, che ancora di più afferma la centralità del Contratto collettivo quale strumento regolatorio dell'intero settore chiamato ad affrontare non poche sfide, a partire dalla rinascita economica italiana post pandemia.



Informazioni Marittime

Focus

Trasporto marittimo fondamentale per il commercio globale, lo ribadisce l' Ecsa

Il settore ha garantito il movimento delle merci, ma potrà continuare a servire gli scambi solo nell' ambito di un giusto quadro politico

Il trasporto marittimo europeo è fondamentale per il successo della nuova strategia commerciale dell' Ue. Lo ribadisce in un comunicato l' Ecsa , associazione degli armatori europei, che ricorda come il lancio del riesame della politica commerciale della Commissione europea pubblicato la scorsa settimana, l' Unione sta impostando un nuovo corso per un ruolo più forte nel nuovo contesto globale. "Il trasporto marittimo rappresenta il 76% del commercio estero dell' Ue, quindi il valore del trasporto marittimo per l' economia europea non può essere sottovalutato", ha affermato Martin Dorsman , segretario generale dell' Ecsa. "Come principale vettore del commercio, il trasporto marittimo è molto interessato alla politica commerciale dell' Unione europea, un importante blocco economico e attore sulla scena internazionale anche presso il WTO, l' Organizzazione mondiale del commercio. Lo shipping ha bisogno del commercio globale e il commercio globale non può esistere senza shipping". Nonostante le sfide dell' attuale pandemia globale, sottolinea Confitarma , il trasporto marittimo ha garantito il movimento delle merci, ma potrà continuare a servire il commercio mondiale solo nell' ambito di un giusto quadro politico. Mentre le economie e le industrie si riprendono dalla pandemia, la nuova strategia dell' Ue fornisce un ulteriore impulso per ripristinare un sistema commerciale globale aperto, equo e sostenibile. "Gli armatori dell' Ue controllano quasi il 40% del tonnellaggio marittimo globale, collegando industrie e consumatori e garantendo forniture in tutto il mondo e all' interno dell' Ue. Poiché il trasporto marittimo europeo è così cruciale per il successo della nuova strategia commerciale, l' Ecsa non vede l' ora di impegnarsi con le autorità di regolamentazione nell' attuazione di questa strategia al fine di promuovere la competitività del settore e, in ultima analisi, la ripresa economica dell' Europa ", ha continuato Dorsman. L' Ecsa sostiene la priorità strategica di riformare il WTO al fine di garantire che rimanga il foro centrale per negoziare un' ulteriore liberalizzazione del commercio e risolvere le controversie. Ecsa si congratula con la signora Ngozi Okonjo-Iweala , nuovo direttore generale dell' organizzazione, e incoraggia i membri del WTO a riprendere i negoziati multilaterali sui servizi di trasporto marittimo. I servizi di trasporto marittimo sono il fattore abilitante del commercio mondiale e sebbene il settore goda di un alto grado di liberalizzazione, purtroppo non mancano forme di protezionismo. Le compagnie di navigazione devono contrattare e trasportare liberamente e commercialmente le merci operare in tutto il mondo senza discriminazioni o restrizioni locali. L' Ecsa sostiene inoltre la rinnovata attenzione dell' Ue sull' attuazione e l' applicazione degli accordi commerciali dell' Ue che sono molto apprezzati dall' industria marittima dell' Ue. Ancorando impegni chiari sul trasporto marittimo a strumenti giuridicamente vincolanti, l' Ue crea la certezza che le compagnie di navigazione dell' Ue possano cogliere nuove opportunità. Dorsman ha aggiunto: "Incoraggiamo l' Ue a continuare ad essere ambiziosa quando negozia nuovi principi sulla navigazione negli accordi commerciali, essendo aperta a nuovi sviluppi e segmenti in crescita nel settore e in tutto il mondo". In quanto industria impegnata nella decarbonizzazione, l' industria marittima europea riconosce anche l' ambizione dell' Ue di contribuire al progresso globale sulla sostenibilità e sulle catene di approvvigionamento responsabili attraverso la sua politica commerciale. Affinché questi sforzi abbiano successo, è fondamentale che la sostenibilità nella politica commerciale sia ben bilanciata e non si traduca in ulteriore



protezionismo o ostacoli al commercio. L' International Chamber of Shipping ha appena lanciato un nuovo rapporto, "Protectionism in Maritime Economies", scritto in collaborazione con il professor Craig Van Grasse della Harvard Kennedy School of Government. Il rapporto ha rilevato,



Informazioni Marittime

Focus

conclude Confitarma, che la riduzione del protezionismo commerciale potrebbe far aumentare i guadagni del PIL per le economie nazionali fino al 3,4%. È quindi fondamentale che il settore marittimo sia posto al centro della politica commerciale dell' Ue. L' Ecsa invita le autorità di regolamentazione a coinvolgere da vicino il settore marittimo in queste discussioni future.

ECSA: il trasporto marittimo è fondamentale

Per il successo della nuova strategia commerciale Ue

BRUXELLES L'ECSA sottolinea come il trasporto marittimo sia fondamentale per il successo della nuova strategia commerciale dell'Unione europea. In particolare, l'European Community Shipowners' Associations ritiene che con il lancio del riesame della politica commerciale della Commissione europea pubblicato la scorsa settimana, l'Ue sta impostando un nuovo corso per un ruolo più forte nel nuovo contesto globale. Il trasporto marittimo rappresenta il 76% del commercio estero dell'Ue, quindi il valore del trasporto marittimo per l'economia europea non può essere sottovalutato, ha affermato Martin Dorsman, segretario generale dell'ECSA. Come principale vettore del commercio, il trasporto marittimo è molto interessato alla politica commerciale dell'Unione europea, un importante blocco economico e attore sulla scena internazionale anche presso il WTO, l'Organizzazione mondiale del commercio. Lo shipping ha bisogno del commercio globale e il commercio globale non può esistere senza shipping (Shipping needs global trade and global trade cannot exist without shipping). Nonostante le sfide dell'attuale pandemia globale, il trasporto marittimo ha garantito il movimento delle merci, ma potrà continuare a servire il commercio mondiale solo nell'ambito di un giusto quadro politico. Mentre le economie e le industrie si riprendono dalla pandemia, la nuova strategia dell'Ue fornisce un ulteriore impulso per ripristinare un sistema commerciale globale aperto, equo e sostenibile. Gli armatori dell'Ue controllano quasi il 40% del tonnellaggio marittimo globale, collegando industrie e consumatori e garantendo forniture in tutto il mondo e all'interno dell'UE. Poiché il trasporto marittimo europeo è così cruciale per il successo della nuova strategia commerciale, l'ECSA non vede l'ora di impegnarsi con le autorità di regolamentazione nell'attuazione di questa strategia al fine di promuovere la competitività del settore e, in ultima analisi, la ripresa economica dell'Europa, ha continuato Dorsman. L'ECSA sostiene la priorità strategica di riformare il WTO al fine di garantire che rimanga il foro centrale per negoziare un'ulteriore liberalizzazione del commercio e risolvere le controversie. Ecsa si congratula con la Sinora Ngozi Okonjo-Iweala, nuovo direttore generale dell'organizzazione, e incoraggia i membri del WTO a riprendere i negoziati multilaterali sui servizi di trasporto marittimo. I servizi di trasporto marittimo sono il fattore abilitante del commercio mondiale e sebbene il settore goda di un alto grado di liberalizzazione, purtroppo non mancano forme di protezionismo. Le compagnie di navigazione devono contrattare e trasportare liberamente e commercialmente le merci operare in tutto il mondo senza discriminazioni o restrizioni locali. L'ECSA sostiene inoltre la rinnovata attenzione dell'Ue sull'attuazione e l'applicazione degli accordi commerciali dell'Ue che sono molto apprezzati dall'industria marittima dell'Ue. Ancorando impegni chiari sul trasporto marittimo a strumenti giuridicamente vincolanti, l'Ue crea la certezza che le compagnie di navigazione dell'Ue possano cogliere nuove opportunità. Dorsman ha aggiunto: Incoraggiamo l'Ue a continuare ad essere ambiziosa quando negozia nuovi principi sulla navigazione negli accordi commerciali, essendo aperta a nuovi sviluppi e segmenti in crescita nel settore e in tutto il mondo. In quanto industria impegnata nella decarbonizzazione, l'industria marittima europea riconosce anche l'ambizione dell'Ue di contribuire al progresso globale sulla sostenibilità e sulle catene di approvvigionamento

Redazione

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCHI & C. S.p.A.' with a navigation menu including 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. The main headline reads 'SHIPPING: ECSA: il trasporto marittimo è fondamentale' with a sub-headline 'Per il successo della nuova strategia commerciale Ue'. Below the headline is a photo of Martin Dorsman, the general secretary of ECSA. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrati' button. Below the sign-up form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Fiducia: Governo scavalga il trasporto aereo' and 'ECSA: il trasporto marittimo è fondamentale'.

responsabili attraverso la sua politica commerciale. Affinché questi sforzi abbiano successo, è fondamentale che la sostenibilità nella politica commerciale sia ben bilanciata e non si traduca in ulteriore protezionismo o ostacoli al commercio. L'International Chamber of Shipping ha appena lanciato un nuovo rapporto, Protectionism in Maritime Economies, scritto in collaborazione con il professor Craig Van Grastek della Harvard Kennedy School of Government. Il rapporto ha rilevato che la riduzione del protezionismo commerciale potrebbe far aumentare i guadagni del Pil per le economie



Messaggero Marittimo

Focus

nazionali fino al 3,4%. È quindi fondamentale che il settore marittimo sia posto al centro della politica commerciale dell'Ue. L'ECSA invita le autorità di regolamentazione a coinvolgere da vicino il settore marittimo in queste discussioni future.

Trasporto marittimo europeo, ECSA: fondamentale per il successo della nuova strategia commerciale

Con il lancio del riesame della politica commerciale della Commissione europea pubblicato la scorsa settimana, l' UE sta impostando un nuovo corso per un ruolo più forte nel nuovo contesto globale. "Il trasporto marittimo rappresenta il 76% del commercio estero dell' UE, quindi il valore del trasporto marittimo per l' economia europea non può essere sottovalutato", ha affermato Martin Dorsman, Segretario generale dell' ECSA. "Come principale vettore del commercio, il trasporto marittimo è molto interessato alla politica commerciale dell' Unione europea, un importante blocco economico e attore sulla scena internazionale anche presso il WTO, l' Organizzazione mondiale del commercio. Lo shipping ha bisogno del commercio globale e il commercio globale non può esistere senza shipping" (Shipping needs global trade and global trade cannot exist without shipping). Nonostante le sfide dell' attuale pandemia globale, il trasporto marittimo ha garantito il movimento delle merci, ma potrà continuare a servire il commercio mondiale solo nell' ambito di un giusto quadro politico. Mentre le economie e le industrie si riprendono dalla pandemia, la nuova strategia dell' Ue fornisce

un ulteriore impulso per ripristinare un sistema commerciale globale aperto, equo e sostenibile. "Gli armatori dell' UE controllano quasi il 40% del tonnellaggio marittimo globale, collegando industrie e consumatori e garantendo forniture in tutto il mondo e all' interno dell' UE. Poiché il trasporto marittimo europeo è così cruciale per il successo della nuova strategia commerciale, l' ECSA non vede l' ora di impegnarsi con le autorità di regolamentazione nell' attuazione di questa strategia al fine di promuovere la competitività del settore e, in ultima analisi, la ripresa economica dell' Europa ", ha continuato Dorsman. L' ECSA sostiene la priorità strategica di riformare il WTO al fine di garantire che rimanga il foro centrale per negoziare un' ulteriore liberalizzazione del commercio e risolvere le controversie. Ecsa si congratula con la Sinora Ngozi Okonjo-Iweala, nuovo direttore generale dell' organizzazione, e incoraggia i membri del WTO a riprendere i negoziati multilaterali sui servizi di trasporto marittimo. I servizi di trasporto marittimo sono il fattore abilitante del commercio mondiale e sebbene il settore goda di un alto grado di liberalizzazione, purtroppo non mancano forme di protezionismo. Le compagnie di navigazione devono contrattare e trasportare liberamente e commercialmente le merci operare in tutto il mondo senza discriminazioni o restrizioni locali. L' ECSA sostiene inoltre la rinnovata attenzione dell' UE sull' attuazione e l' applicazione degli accordi commerciali dell' UE che sono molto apprezzati dall' industria marittima dell' UE. Ancorando impegni chiari sul trasporto marittimo a strumenti giuridicamente vincolanti, l' UE crea la certezza che le compagnie di navigazione dell' UE possano cogliere nuove opportunità. Dorsman ha aggiunto: "Incoraggiamo l' UE a continuare ad essere ambiziosa quando negozia nuovi principi sulla navigazione negli accordi commerciali, essendo aperta a nuovi sviluppi e segmenti in crescita nel settore e in tutto il mondo. " In quanto industria impegnata nella decarbonizzazione, l' industria marittima europea riconosce anche l' ambizione dell' UE di contribuire al progresso globale sulla sostenibilità e sulle catene di approvvigionamento responsabili attraverso la sua politica commerciale. Affinché questi sforzi abbiano successo, è fondamentale che la sostenibilità nella politica commerciale sia ben bilanciata e non si traduca in ulteriore protezionismo o ostacoli al commercio. L' International Chamber of Shipping ha appena lanciato un nuovo rapporto, "Protectionism in Maritime Economies", scritto in collaborazione con il professor Craig Van Grassek della



Harvard Kennedy School of Government. Il rapporto ha rilevato che la riduzione del protezionismo commerciale potrebbe far aumentare i guadagni del PIL per le economie nazionali fino al 3,4%. È quindi fondamentale che il settore marittimo sia posto al centro della politica commerciale dell' UE. L' ECSA



Sea Reporter

Focus

invita le autorità di regolamentazione a coinvolgere da vicino il settore marittimo in queste discussioni future.