ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

mercoledì, 03 marzo 2021

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
mercoledì, 03 marzo 2021

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

03/03/2021 **Corriere della Sera** 9
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **Il Fatto Quotidiano** 10
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **Il Foglio** 11
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **Il Giornale** 12
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **Il Giorno** 13
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **Il Manifesto** 14
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **Il Mattino** 15
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **Il Messaggero** 16
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **Il Resto del Carlino** 17
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **Il Secolo XIX** 18
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **Il Sole 24 Ore** 19
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **Il Tempo** 20
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **Italia Oggi** 21
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **La Nazione** 22
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **La Repubblica** 23
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **La Stampa** 24
Prima pagina del 03/03/2021

03/03/2021 **MF** 25
Prima pagina del 03/03/2021

Primo Piano

03/03/2021 **MF** Pagina 11 *NICOLA CAPUZZO* 26
Senza sgravi e ristori i traghetti rischiano di affondare

Trieste

03/03/2021 **Il Piccolo** Pagina 15 27
Il Cfo Generali Borean nuovo presidente Mib Trieste

02/03/2021 **Affari Italiani** 28
Generali, Cristiano Borean (CFO del Gruppo) è il nuovo presidente del MIB

02/03/2021 **Ansa** 29
Borean (Generali) nuovo Presidente MIB School Management

02/03/2021 **Askanews** 30
Generali, il Cfo Borean presidente di Mib School of management

02/03/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 31
Milos ® Terminal Operating System

02/03/2021 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 32
Milos® Terminal Operating System operativo presso TIMT di Trieste

02/03/2021 **Ship Mag** 33
Trieste, CIRCLE annuncia la piena operatività di Milos per il terminal intermodale

02/03/2021 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 3 34
Porto di Trieste installa Seabin il cestino per le microplastiche

03/03/2021 **La Gazzetta Marittima** 35
Trieste: partita una diffida su porto vecchio

Venezia

03/03/2021 **Corriere del Veneto** Pagina 7 *Monica Zicchiero* 36
Mose, l' inverno è costato 15 milioni Il Provveditore: «Troppo, non pago»

03/03/2021 **Corriere del Veneto** Pagina 9 38
«Terminal legittimo, i privati pronti a sviluppare il progetto»

03/03/2021 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 18 *ALBERTO VITUCCI* 39
La laguna al centro delle attenzioni del nuovo ministro Enrico Giovannini

03/03/2021 **Il Gazzettino** Pagina 33 40
Mose, l' accusa dei costruttori: «Cantieri fermi lavoratori a rischio»

03/03/2021 **Il Gazzettino** Pagina 39 *ROBERTO PERINI* 41
Operazione ripascimento: al lavoro due superdraghe

Savona, Vado

02/03/2021 **Savona News** 42
Alassio, ecco la "Gino Cucco": al via i lavori di ripascimento (FOTO)

03/03/2021 **La Gazzetta Marittima** 43
Con Dante Labs laboratori mobili

Genova, Voltri

03/03/2021 **Il Secolo XIX** Pagina 17 44
Tavolo in prefettura sullo sciopero in porto

03/03/2021 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 1 *Massimo Minella* 45
I signori del porto i camalli e la pace sociale

03/03/2021 **La Repubblica (ed. Genova)** Pagina 6 46
I signori del porto i camalli la pace sociale

03/03/2021 **La Repubblica (ed. Genova)** *Massimo Minella* 47
Signorini Diga e depositi il dibattito pubblico è la rotta per unire porto e città

03/03/2021 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 2 48
Genova, battaglia contro l'ex works

02/03/2021 **BizJournal Liguria** 49
Fiom Genova e Tigullio su sciopero 5 marzo: "Solidarietà a Culmv e lavoratori portuali"

02/03/2021 **Genova Post** *Redazione* 50
Sciopero porto di Genova, la solidarietà della Fiom: "Pronti a lottare con voi"

02/03/2021 **larepubblica.it (Genova)** *Massimo Minella* 51
Porto, domani il vertice in Prefettura per scongiurare lo sciopero

02/03/2021 **PrimoCanale.it** 53
Sciopero in porto, vertice in Prefettura per evitare il caos

02/03/2021 **Ship Mag** 54
Genova, la FIOM a fianco dei lavoratori portuali in vista dello sciopero del 5 marzo

02/03/2021 **Shipping Italy** 55
San Giorgio del Porto in pole position per demolire la Theodoros: bando prorogato

02/03/2021 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 1 56
GTS Rail inaugura nuovi uffici a Genova

La Spezia

03/03/2021 **Il Secolo XIX (ed. La Spezia)** Pagina 17 *ALBERTO GHIARA* 57
La Spezia, primi passi per la Zls Brindisi amplia la zona franca

03/03/2021 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 3 58
La Spezia, la Regione Liguria avvia le pratiche per la Zls

02/03/2021 **Citta della Spezia** 59
Trasportunito chiede lumi sui rapporti tra Contship e MSC

02/03/2021 **Corriere Marittimo** 60
Trasportounito: Possibili cambi di proprietà per LSCT Spezia?

02/03/2021 **FerPress** 61
Trasportounito: incontro con l' AdsP di La Spezia per contribuire al rilancio del porto ligure

02/03/2021 **Informatore Navale** 62
TRASPORTOUNITO: INCONTRO CON L'ADSP DI LA SPEZIA PER CONTRIBUIRE AL RILANCIO DEL PORTO LIGURE

02/03/2021 **Informazioni Marittime** 63
Livorno: Contship, Msc e mezzi pesanti. Trasportounito incontra Sommariva

02/03/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 64
Trasportounito: collaborazione e coinvolgimento con AdSp

02/03/2021 **Ship Mag** 65
LSCT, Trasportounito chiede lumi a Sommariva sui rapporti fra Contship e MSC

03/03/2021 **La Gazzetta Marittima** 66
Il Sommariva-pensiero nella nostra intervista

Livorno

03/03/2021 **Il Tirreno** Pagina 13 *FEDERICO LAZZOTTI* 67
«Sconti non dovuti per gestire i terminal» Sequestri e perquisizioni ai big del porto

03/03/2021 **Il Tirreno** Pagina 13 69
«Concorrenza sleale» Nove a processo per le occupazioni brevi

03/03/2021 **Il Tirreno** Pagina 11 *M.M.* 70
La Eco-Livorno in porto è la nuova di "Grimaldi"

03/03/2021 **Il Tirreno** Pagina 14 *MAURO ZUCCHELLI* 71
Salvini "battezza" la nave di Grimaldi (e sponsorizza la maxi-Darsena)

03/03/2021 **Il Tirreno** Pagina 15 73
«L'Authority l'ha invitato senza motivo, si giustifichi»

03/03/2021 **Il Tirreno** Pagina 15 74
Quell' angolino di porto al centro del risiko fra infiniti paradossi

03/03/2021 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 47 76
«La nave 'Eco Livorno' è un orgoglio italiano»

03/03/2021 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 47 77
«Sulla Darsena Europa bisogna accelerare Ci sono 560mila euro per ampliare il porto»

02/03/2021 **Affari Italiani** 78
Ambiente: Salvini, 'nave 'Eco Livorno' esempio di sostenibilità di cui andare orgogliosi'

02/03/2021 **Ansa** 79
Trasporti: 'battezzata' Eco Livorno nave ibrida di Grimaldi

02/03/2021 **Bollettino** 80
Livorno, sviluppo futuro delle imprese portuali e della logistica

02/03/2021 **Corriere Marittimo** 81
LIVORNO, EMANUELE GRIMALDI: «INVESTIRE SOLO IN NAVIGLIO NON È SUFFICIENTE»

02/03/2021 **Corriere Marittimo** 82
Emanuele Grimaldi: «Vento in poppa alla ro-ro ibrida Eco Livorno» inaugurata a Livorno

02/03/2021 **EconomyMag** *di Redazione Web* 83
Battezzata la Eco Livorno, gigante green del Gruppo Grimaldi che dimezza le emissioni

02/03/2021 **Informatore Navale** 84
GRUPPO GRIMALDI: BATTEZZATA LA GIGANTE GREEN ECO LIVORNO

02/03/2021 **Informazioni Marittime** 85
Livorno, Grimaldi battezza Eco Livorno

03/03/2021 **La Gazzetta Marittima** 86
Eco Livorno in Sintermar

02/03/2021 **Ship Mag** 87
Porto di Livorno, Guerrieri: Riportare la pace sociale è una mia priorità. E su Darsena Europa non siamo all'anno zero

02/03/2021 **Ship Mag** 89
Salvini: Sblocchiamo i 560 milioni per il porto di Livorno

02/03/2021 **Ship Mag** 90
Battezzata la Eco Livorno, la nuova nave green di Grimaldi

02/03/2021 **Shipping Italy** 91
Grimaldi vince contro Onorato anche il secondo round legale sul traffico ro-pax a Livorno

02/03/2021 **Shipping Italy** 93
I Grimaldi (e Salvini) tengono a battesimo a Livorno l'ultima new entry della flotta (FOTO)

03/03/2021 **La Gazzetta Marittima** 94
Molo Italia invece che Alto Fondale

03/03/2021 **La Gazzetta Marittima** 95
La storia dei TEUs a Livorno

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

03/03/2021 **Corriere Adriatico** Pagina 18 96
Addio a Ubaldo Scarpati La comunità portuale piange l' ex comandante

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

03/03/2021 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 35 97
Porto storico, torna la pesca sportiva

02/03/2021 **CivOnline** 98
Pesca sportiva al porto di Civitavecchia: accordo tra Comune e Guardia Costiera

03/03/2021 **La Provincia di Civitavecchia** Pagina 5 99
Il deputato Rotelli incontra Musolino: tra le priorità il rafforzamento della Tuscia in un'ottica integrata di promozione turistica e intercettazione del traffico crocieristico

03/03/2021 **La Provincia di Civitavecchia** Pagina 4 100
Banchina 25, sequestrato dalla Capitaneria il terminal Rct Musolino: «Al lavoro per la soluzione di un problema annoso»

02/03/2021 **La Provincia di Civitavecchia** 101
Il presidente Musolino: Adsp: primo passo per una soluzione entro marzo sull' utilizzo della Banchina 25 per le crociere

02/03/2021 **Shipping Italy** 102
Sequestrata la banchina 25 al porto di Civitavecchia: Musolino e il Comitato di gestione al lavoro per rimediare

03/03/2021 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 35 103
Crociere, il mercato riparte da maggio Msc raddoppia

02/03/2021 **CivOnline** 104
Msc Seaside torna nel Mediterraneo: scalo anche a Civitavecchia

02/03/2021 **La Provincia di Civitavecchia** 105
Crociere, da maggio torna operativa nel Mediterraneo la Msc Seaside: tappa anche a Civitavecchia

Napoli

03/03/2021 **Corriere del Mezzogiorno** Pagina 4 *Pa. Cu.* 106
L'ex assessore Calabrese designato dal sindaco nell'Autorità portuale

02/03/2021 **Anteprima 24** 107
Napoli, de Magistris inserisce Calabrese nel Comitato di gestione del Porto

02/03/2021 **FerPress** 108
Autorità di Sistema Portuale Tirreno Centrale: De Magistris nomina Calabrese componente del Comitato di gestione

02/03/2021 **Informazioni Marittime** 109
Porto di Napoli, sospesa l' espansione di Levante

02/03/2021 **Ship Mag** 110
Napoli, de Magistris designa Calabrese per il board dell'AdSP

02/03/2021 **Stylo 24** 111
De Magistris nomina Calabrese nel Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Salerno

02/03/2021 **FerPress** 112
Terminal Intermodale di Nola: abilitata la procedura LAEX per uno sdoganamento delle merci più semplice e vantaggioso

Bari

03/03/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 29 113
Asi, aspettando il futuro tra Zes e innovazione

Brindisi

03/03/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 33 115
Per la vasca di colmata nel porto c' è il parere favorevole del Mibact D' Attis: «Ora si dia un' accelerata»

03/03/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 11 116
Vasca di colmata: arriva il via libera del ministero Ma per il nuovo progetto

02/03/2021 **Brindisi Report** 118
Porto, parere favorevole del Mibact per la vasca di colmata

03/03/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 10 119
Grandi navi, si tratta con Msc Ma servono infrastrutture

03/03/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 10 120
«Monoblocco entro il mese di marzo per salvare la stagione crocieristica»

02/03/2021 **(Sito) Adnkronos** 122
Al porto di Brindisi istituita in tempi record Zfd

02/03/2021 **Brindisi Report** 123
Brindisi, crociere 2021: forfait della Costa Deliziosa, Msc preferisce Taranto

02/03/2021 **Informatore Navale** 125
PORTO DI BRINDISI: INTENSO LAVORO DI ADSPMAM, ADM ED ENEL PER LA 2' ZONA FRANCA DOGANALE ISTITUITA IN TEMPI RECORD

02/03/2021 **Ship Mag** 126
Brindisi, istituita la Zona Franca Doganale a ridosso della banchina di Costa Morena

Taranto

03/03/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 9 127
Msc Seaside e le sue sorelle: in arrivo centomila turisti nel porto di Taranto

03/03/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 9 129
CasaImpresa: «Grande occasione ma facciamoci trovare preparati»

02/03/2021 **FerPress** 130
Melucci e Prete, MSC Crociere a Taranto nel 2021. Grande soddisfazione ed entusiasmo

02/03/2021 **Il Nautilus** *Redazione* 131
Da maggio la MSC Seaside fa rotta verso il porto di Taranto

03/03/2021 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 4 133
Polisettoriale, a Taranto è il momento del project cargo

03/03/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)** Pagina 40 134
Acquario «green» a Taranto c' è l' ok della Corte dei conti

03/03/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 8 135
Acquario green, via libera anche dalla Corte dei Conti

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

03/03/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 19 137
La Fiera dei vaccini, fino a 4000 al giorno

03/03/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 21 138
«Il prezioso materiale della Fiera sia tutelato e valorizzato»

03/03/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 21 139
Nessuno ha nostalgia di guerre sulla Falce

Augusta

03/03/2021 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 19 141
Munafò: «L' impianto di Gnl si deve fare»

Trapani

03/03/2021 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 13 142
Un bando per recuperare il castello della Colombaia

Focus

03/03/2021 **Il Foglio** Pagina 1 *Valerio Valentini* 143
Recovery Mit

03/03/2021 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 1 145
«Vaccini, operatori ancora esclusi»

03/03/2021 **L'Avvisatore Marittimo** Pagina 4 146
Trasporti via mare Ecco perché il 2020 ha visto una riscossa

03/03/2021 **La Gazzetta Marittima** 147
Portuali, 110 euro d'aumento

MERCOLEDÌ 3 MARZO 2021 www.corriere.it In Italia (con Living) EURO 2,00 | ANNO 146 - N. 52

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

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

SCARPA SHOP ONLINE
MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.

La Juve vince. Oggi il Milan
Lazio-Toro, niente rinvio
Ora deciderà il giudice
di **M.Colombo** e **Graziano** alle pagine 42 e 43
con un commento di **Daniele Dallera**

Made in Italy
Le bollicine Ferrari vincono in Formula 1
di **Luciano Ferraro**
a pagina 29

SCARPA SCARPA.NET
MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.

L'emergenza Ieri la firma del primo Dpcm dell'era Draghi. Numeri in crescita, restrizioni per Bologna e Ancona

Scuole e movida, le nuove regole

Lezioni a distanza con 250 positivi su 100 mila abitanti. Enoteche, torna l'asporto: ira dei sindaci

Primo Dpcm del governo Draghi. Sarà in vigore dal 6 marzo al 6 aprile, inclusa quindi anche la domenica di Pasqua. Ribadita la divisione dell'Italia in zone e le norme sui negozi in base all'area. Nuove regole sugli alcolici. L'ira dei sindaci. Scuole chiuse in zona rossa, in quelle arancioni e gialle si potrà chiudere quando siano riscontrati più di 250 contagi ogni 100 mila abitanti in una settimana. Bologna e Ancona passano in zona rossa. Nelle aree gialle, arancioni e rosse resta il «coprifuoco» alle 22 e fino alle 5 del mattino. E non cambia il divieto di spostarsi tra regioni.
da pagina 2 a pagina 10

DIFENDERE LE FAMIGLIE

di **Gianna Fregonara** e **Monica Guerzoni**

Adesso che la decisione di richiudere le scuole è stata presa, chi si occuperà di ristorare i ragazzi e le famiglie? Non è e non può essere soltanto una questione economica. C'è da capire cosa ancora si può fare per i bambini e gli adolescenti che stanno vivendo un anno scolastico così travagliato. Ma da lunedì ci sarà anche un problema imminente che attende una risposta dal governo: come se la caveranno le famiglie alle prese di nuovo con la Dad, con i bambini confinati al computer e i genitori al lavoro o in smart working?

Il ministro Mariastella Gelmini ha promesso che aiuti e interventi per 200 milioni arriveranno con il Decreto sostegno. Ma le misure servono da subito per permettere alle mamme e ai papà di riorganizzare le proprie vite familiari e lavorative. Ed è giusto aspettarsi la stessa attenzione che c'è stata per i ristori stanziati a beneficio delle attività economiche: l'Ufficio parlamentare di bilancio ha calcolato sin qui 11 miliardi a fondo perduto. Una cifra enorme, che di certo non verrà impegnata per i congedi parentali e i bonus baby sitter.

Sembra un secolo, ma soltanto due settimane fa il dibattito sulla scuola era incentrato se prolungare o meno le lezioni fino a giugno, per recuperare un po' delle tante ore in presenza perdute in questo anno così duro.
continua a pagina 26

GIANNELLI

L'INTERVISTA / IL COMMISSARIO UE BRETON

«Inutilizzata una dose su 3»

di **Francesca Basso**

Il commissario della Ue al Mercato interno Thierry Breton: i vaccini? Oggi 1 su 3 non è utilizzato.
a pagina 11

L'INTERVISTA / LA LEADER DI FDI MELONI

«Bene su Arcuri, ora i fatti»

di **Paola Di Caro**

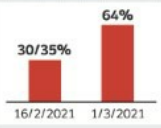
«Il governo? Bene Figliuolo, giusto sostituire Arcuri — dice Meloni —. Ora discontinuità anche sui fatti».
a pagina 17

IDEE & INCHIESTE

CEPPO INGLESE AL 64%

Lombardia, l'impennata della variante

di **Stefano Landi**



In soli quindici giorni la variante inglese del Covid è raddoppiata. Se a metà febbraio colpiva il 30/35 % dei positivi alle varianti del virus, ora arriva al 64%. Cosa sta accadendo in Lombardia? Il primo caso di «nigeriana».
a pagina 9

Sanremo La prima serata del «Festival per il Paese che lotta»

MATTEO BASILE/LAPRESSE

Matilda, Amadeus e l'ironia di Ibra

di **Andrea Laffranchi** e **Renato Franco**

Show di Fiorello e Amadeus con le regole di Ibra, via al «Festival per il Paese che lotta». Gag sul palco vuoto. E c'è già un cantante che rischia l'esclusione per Covid, Irama. Positivo uno del suo staff.
alle pagine 38 e 39

Fiorello, il coraggio di fare sorridere

di **Aldo Grasso**

Un Festival senza pubblico in sala, ma sempre fedele alla sua missione: regalare qualche giorno di svago, con i cantanti al posto dei virologi. Che per i cattivi pensieri c'è tempo. Partenza al buio. Poi è solo luce, con Fiorello travestito da Achille Lauro che intona *Grazie dei fiori*. Grazie del Fiore, verrebbe da dire.
a pagina 39

LE MISURE SANZIONI SUI BENI PERSONALI

Caso Navalny, Biden colpisce i dirigenti russi

di **Fabrizio Dragosei**

La decisione della Russia di trasferire il dissidente Aleksej Navalny in una durissima colonia penale ha spinto Europa e Stati Uniti a varare sanzioni contro Mosca. Si tratta di misure finanziarie *ad personam*. L'Ue ha colpito quattro alti funzionari dell'amministrazione statale coinvolti nell'arresto di Navalny; mentre l'America di Biden ha colpito sette uomini legati a Putin e al suo sistema di potere, tra questi il capo dei servizi segreti. Sanzionate anche 13 società che fabbricano agenti chimici.
a pagina 18

LA NUOVA VITA DEL TYCOON

Murdoch a novant'anni mette ordine nell'impero

di **Massimo Gaggi**
a pagina 23

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Alta fedeltà

La morte di Claudio Coccoluto è stata la notizia più letta del giorno, ma la notizia più grande è stata la sua vita. Specie per chi, fino a ieri, aveva solo una vaga idea di chi fosse. Coccoluto era un disc jockey, forse il più bravo del mondo, certo uno dei più ricercati, da Londra a New York. Però non è stato il mestiere a rendere la sua storia così esemplare, quanto il suo modo di interpretarlo. Coccoluto ha iniziato a mettere dischi in vinile nel negozio di elettrodomestici del padre sul lungomare di Gaeta. Aveva tredici anni, e per i quarantasei successivi non ha fatto altro. Non esiste sirena mediatica che non lo abbia tentato, dalla radio alla televisione. Lui ha resistito a tutte per non correre il rischio di snaturarsi, ma principalmente per rispettare la sua vocazione. Gli artisti rispondono alle chiamate interiori, come le persone di fede. E lui a tredici anni, logorando puntine di giradischi nel negozio di famiglia, aveva capito — anzi, sentito — di essere nato per fare proprio quella cosa lì. Manipolare dischi con eleganza per assembrare corpi danzanti, esercizio oggi scellerato, benché apprezzatissimo fin dai tempi delle Baccanti.

Che uomo fortunato. Tutti abbiamo un talento, ma non tutti riusciamo subito a capire qual è. Spesso ci mettiamo la vita intera, e a volte non basta. Lui aveva una traccia nel cuore, e l'ha riconosciuta e seguita. Dicendo tanti no al mondo per continuare a dire di sì a sé stesso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?
CATTIVO UMORE
SONNO DISTURBATO
PENSIERI COSTANTI
Dalla ricerca scientifica nasce
LAILA
Nuovo farmaco con formula Silexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.
Più spazio alla vita.
Chiedi consiglio al tuo farmacista

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c1. DCB Milano
10303
9 771120 498008

Salvini visita in carcere ed elogia gli agenti condannati per le torture di detenuti a San Gimignano: "Sono servitori dello Stato". Prosegue la sua svolta moderata

L'UOMO NERO E LE STRAGI
di Giovanni Vignali
In libreria e in edicola

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Mercoledì 3 marzo 2021 - Anno 13 - n° 61
Redazione: via di Sant'Erasmo 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

Dpcm, ancora tu
SACRIFICATA LA SCUOLA

DRAGHI SI NASCONDE
SPERANZA E GELMINI MANDATI AVANTI A SPIEGARE LE MISURE. DECIDONO LE REGIONI SE LASCIARE A CASA GLI STUDENTI. COVID "ALL'INGLESE": CASI E RICOVERI IN AUMENTO

DELLA SALA E MANTOVANI A PAG. 2 - 3

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Rispettate Speranza *a pag. 6*
- **Spinelli** Le bugie di Renzi *a pag. 21*
- **Fini** Il Covid e l'idea della morte *a pag. 13*
- **Barbacetto** Sala e le donne *a pag. 13*
- **Robecchi** "Sì capo, certo capo" *a pag. 13*
- **Luttazzi** "Allen vs Farrow" *a pag. 12*

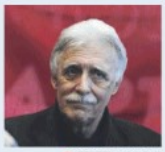
LE "LARGHE IMPRESE"

Confindustria, piano di alleanza Lega-Pd-FI-Iv

MARRA A PAG. 6 - 7

PARLA MARCO REVELLI

"Governo Draghi inguardabile, è Ancien Régime"



TRUZZI A PAG. 7

M5S, LA RIFONDAZIONE

È pronto il nuovo statuto per Conte Dibba resta fuori

BISBIGLIA E DE CAROLIS CON I PARERI DI DE MASI, PASQUINO E URBINATI A PAG. 8 - 9

AFFARE STELLANTIS

Il neo-ad Tavares ai sindacati: "Qui costi troppo alti"

BOFFANO A PAG. 11

» A VOLTE RITORNANO

Quei tre leghisti a Disney World in visita a Trump

» Lorenzo Giarelli

In tempo di governi tecnici ed europeismo, per prendere una boccata d'aria tocca farsi 14 ore di volo. Direzione: Orlando, Florida, a due passi da Disneyworld. È lì che per quattro giorni la Lega ha ritrovato se stessa, togliendosi gli abiti buoni del moderatismo e ringalluzzendosi alla corte di Donald Trump. L'occasione era l'edizione 2021 della *convention* annuale del Partito Repubblicano.

A PAG. 6

BILANCIO Indagini e acquisti Fact checking sull'ex commissario

Arcuri, nessun flop. Consip pagava di più le mascherine

■ Le accuse al manager che ha dovuto cedere il passo al generale Figliuolo risultano eccessive o false rispetto alle indagini e ai dati su vaccini, protezioni individuali, logistica e banchi, con e senza rotelle

CANNAVÒ E PACELLI A PAG. 4 - 5

Mannelli

La cattiveria

Dini: "A 90 anni faccio ancora l'amore, sono felice perché ora governa Draghi" Funziona meglio del Viagra

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

L'INCHIESTA DELL'ONU

Il nuovo governo libico è fatto tutto di mazzette

GROSSI A PAG. 18

SE BASTASSE UNA CANZONE

Sanremo è partito con Ibra, Matilda e il primo positivo

A PAG. 22

Emeritocrazia

» Marco Travaglio

Non so voi, ma io sono seriamente preoccupato per l'emerito Sabino Cassese, scomparso dai radar da alcuni giorni: più o meno da quando, dopo l'annuncio "Mai più Dpcm, solo decreti", si è saputo che Draghi stava per firmare il primo Dpcm, che conferma e anzi inasprisce l'ultimo di Conte. Sappiamo bene quali atroci sintomi provochi ciascun Dpcm al fisico del pur arzillo Cassese: arrossamenti cutanei, orticarie, eczemi, bolle, piaghe da decubito. Tant'è che si sospettava che quel diavolo di Conte ne sfornasse a getto continuo per farlo soffrire. "Basta Dpcm, ci vogliono i decreti legge!", tuonava l'Emerito, dimentico del fatto che i decreti vengono convertiti in legge dal Parlamento dopo 50-60 giorni, quando in tempi di pandemia sono già stati superati da altri tre o quattro. "Chi ha scritto i Dpcm andrebbe mandato alla colonia penale, servirebbe la Siberia", si accalorava. "Conte abusa dei Dpcm, siamo vicini all'usurpazione dei poteri, prima o poi interverrà la Consulta", si spettinava tutto.

Poi in effetti la Consulta è intervenuta, per ben due volte, ma per dare ragione a Conte che aveva impugnato una legge regionale della Val d'Aosta in controtendenza con le sue misure anti-Covid. L'Emerito, prima di sparire nel nulla, ha commentato le due sentenze sul *Corriere*. Ma, siccome davano ragione a Conte, si è prodotto in un triplo salto mortale carpiato con avvitamento: "Più che la regione, è stato bocciato il governo stesso". Che ha, sì, visto accolto il suo ricorso, ma "aveva imboccato la strada sbagliata, nonostante fosse stato messo sull'avviso" (ovviamente da lui). Quindi è ufficiale: quando la Consulta dà ragione a Conte, Conte ha torto. Ora però il governo Draghi – buono per definizione perché non è presieduto da Conte e recluta *protégé* di Cassese come se piovesse (da Mattarella jr. alla Cartabia) – ha un'ottima occasione per rimediare. Come? "Condividendo dati e valutazioni con la conferenza Stato-regioni, preparando insieme le decisioni e monitorando congiuntamente la loro esecuzione". Proprio come faceva Conte all'insaputa di Cassese. Peccato solo per quel Dpcm di Draghi, pressoché identico a quelli di Conte, anche se ora il premier lo firma ma finge che non sia roba sua: si chiamano Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, ma lui li fa illustrare da Speranza (manco fossero dei DpcS) e Gelmini (DpcG). E purtroppo, proprio quando servirebbe un Cassese con la consueta grinta per avviare anche Draghi alla colonia penale anzi in Siberia per abuso e usurpazione di poteri, l'Emerito scompare. Si chiami dunque *Chi l'ha visto?*, si mobiliti il soccorso alpino, si sciolgano i cani da valanga. O almeno un altro generale degli Alpini.

Brazzale dal 1784

IL FOGLIO

quotidiano

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

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

BRAZZALE CO2 ZERO CARBON NEUTRAL GROUP

ANNO XXVI NUMERO 52 — DIRETTORE CLAUDIO CERASA — MERCOLEDÌ 3 MARZO 2021 - € 1,80 + € 1,50 con il libro RIPARTIRE DA DRAGHI

Un'insopportabile cagnara di lecchinaggio e cecchinaggio incrociati. Difesa di Arcuri da una muta di iene urlanti, quando il caso è chiuso

Il caso Arcuri è chiuso. Salvo che quei mastini senza denti della Verità di Belpietro e del giornaletto online "de sinistra libberale" non vogliano riaprirlo in tribunale, che è la sede giusta per i marrazzoni

di Giuliano Ferrara

giustizialisti, travaglietti di destra e di sinistra (quello originale almeno ha la primogenitura). Arcuri non mi è mai stato particolarmente simpatico, come si dice. D'altra parte il requisito non era di quelli strettamente necessari per apprezzare o censurare il lavoro di un commissario alle prese con una pandemia. Certe critiche ben formulate del grande Luciano Capone mi sembravano credibili, altre no (la vita è fatta così in un little big newspaper liberale). E' vanitoso, si dice. Vabbè, come direbbe Masneri. E' troppo ciarliero, si è fatto sfuggire una battuta astiosa contro i liberisti da divano, vabbè. Comunque il prezzo delle mascherine era quello preventivato da lui in sede di calmieraggio di stato, anche meno. Ora un governo di stato e di mercato, il migliore possibile, ha deciso per l'avvicendamento, come in altri campi. Non mi farete il torto di credermi più stupido di quello che sono. Sapevo benissimo, anche perché il primo a scriverlo, conoscendo la situazione e avendo buone fonti, è stato il nostro giornale, che un avvicendamento più che legittimo ci sarebbe stato, e con una figura militare per giunta. *Scripta manent*. Però certe battaglie si fanno anche quando si sa che sono perdute.

Il problema è che lecchinaggio e cecchinaggio incrociati non li sopporto. Il mio amico Renzi avrebbe fatto meglio a non esprimersi all'unisono con l'inimicissimo mio Salvini: hanno entrambi fatto la figura dei coglioni di Montebello. Mentre i lancieri salutavano quello che per un anno si è fatto il culo allo scopo di rifornirci, e ci è riuscito entro le umane possibilità, i lanciatori di cacca gli tiravano addosso, figura di piccoli demagoghi. Arcuri, come scrive Federico Fubini nel Corsera, compiaciuto per il "licenziamento" che è un avvicendamento, non ha certo fatto peggio che negli altri paesi europei. Direi qualcosina meglio, visto che stiamo parlando comparativamente dell'Italia. Ma il pezzo di Fubini è una sconclusionata requisitoria, comunque, contro il commissario che ama la ribalta, contro la psicologia del suo rapporto con Palazzo Chigi, contro il capro espiatorio che se l'è andata a cercare. E' giornalismo! C'è un premio apposito per questo genere di cose, da noi. Anche per dire l'ovvio, che i risultati sono equilibrati, cioè buoni, in questo paese bisogna gettare un po' di letame su funzionari, politici, commissari e altre figure pubbliche, e le palate devono essere generosamente dispensate da una muta di iene urlanti, progenitori dei cani ma senza il loro elegante e ironico tratto di nobiltà. I belpietristi di destra e di sinistra sono identici ai dipietristi, perseguono gli stessi scopi con gli stessi mezzi, e meritano lo stesso disprezzo.

Sono contento che un principe della logistica militare si occupi di noi, spero che si apra a una regolata, europea caccia al vaccino utile, che si correggano in corsa le procedure che hanno reso l'Europa vulnerabile nella cosa più importante che ci sia. (segue nell'inserto IV)

Prima gli stabilimenti

Perché sospendere i brevetti non aiuterà ad avere più vaccini

La proprietà intellettuale non è un ostacolo. E' la capacità produttiva a mancare. L'asse tra Merck e J&J

La mossa di Biden

Roma. Si stanno facendo tutti gli sforzi possibili per aumentare la produzione dei vaccini anti Covid. L'amministrazione Biden ha annunciato che la Merck, uno dei Big Five globali nel mercato dei vaccini, aiuterà Johnson & Johnson a produrre il suo vaccino monodose appena autorizzato dall'Fda negli Stati Uniti e, si prevede, a breve anche dall'Ema in Europa. Merck, che solo un mese fa ha rinunciato allo sviluppo del suo vaccino contro il coronavirus, metterà la sua capacità produttiva a disposizione di un concorrente. (Capone segue nell'inserto IV)

Brevetti e vaccini

Chiedere licenze obbligatorie è una falsa soluzione. La proprietà intellettuale non è un ostacolo

Mentre Israele, Regno Unito e Stati Uniti stanno cominciando a raccogliere i frutti dell'immunizzazione di una quota consistente della loro popolazione, la campagna vaccinale nell'Ue segna il passo. La Commissione europea ha voluto accentrare l'acquisto dei vaccini, ma alla prova dei fatti si è dimostrata incapace di procurarseli.

Di fronte a questo fallimento, diversi politici europei hanno tirato in ballo i brevetti, ventilando la possibilità di ricorrere a licenze obbligatorie. Anche in Italia diverse persone e associazioni hanno avanzato proposte simili. (Denicolò segue nell'inserto IV)

Fuori bersaglio

Più che affidarsi a Israele che non produce i vaccini, Kurz dovrebbe imparare a vaccinare in fretta

Bruxelles. Il cancelliere austriaco, Sebastian Kurz, ha annunciato di non voler fare "più affidamento sull'Unione europea in futuro" riguardo ai vaccini, grazie all'alleanza "First mover" con Danimarca e Israele. Ma più che un'uscita dalla strategia dell'Ue sui vaccini, Kurz sembra voler uscire dall'Ema, che accusa ingiustamente di lentezza. In realtà è l'Austria a essere lenta nella somministrazione dei vaccini con centinaia di migliaia di dosi in frigorifero. (Carretta segue nell'inserto IV)

Andrea's Version

Quando sul loro giornale concepito in fonderia i nerboruti quanto semplici ragazzi di Marco Travaglio leggono parole come "autodidatta", "potenzialità" o "attivismo civico"; ma soprattutto espressioni sul genere: "ritrovarsi d'emblée"; oppure: "la politica trova le sue energie in una conoscenza della società che precede l'arte del governo"; per non dire quando capita loro addirittura di dover leggere: "purché non ci si limiti a chiedere pieni poteri, ma si indichi un percorso di effettiva democrazia interna e un progetto culturale che non sacrifichi in nome del moderatismo l'ineludibile collocazione di centrosinistra", ecco, che stiano in guardia i ragazzi del laminatoio, quel latinorum lì è la variante Lerner.

Tridente anti Covid

Nuovo schema. Draghi tratterà con l'Europa, Figliuolo troverà i vaccini e Curcio li distribuirà

Roma. C'è il suo primo dpcm, ma lui non si fa vedere. E' alla cerimonia dei Patti Lateranensi, Mario Draghi. Intanto nel suo cortile, quello di Palazzo Chigi, si celebra con l'ostensione del nuovo decreto l'altro patto tra Mariastella Gelmini e Roberto Speranza. Tra le chiese di Forza Italia e Leu. L'azzurra rilancia e rivendica "discontinuità nel metodo", il collega para, abbozza e "dico la mia". Draghi cambia, smonta e crea nuovi assi. Come quello tra il generale Francesco Figliuolo e Fabrizio Curcio della Protezione civile: i dioscuri del piano vaccini. Sopra di loro, anche qui, ci sarà il premier. Anche se non si vede. (Canettieri segue nell'inserto I)

Draghi sa scomparire

Il prof. offre la scena ai ministri sui dpcm. Delega e si fida. Il ruolo di Giorgetti e Orlando

Roma. Pensa che prima di comunicare, e comunicherà, si debba "settare" la macchina. Pensa e ripete ai leader internazionali "che l'Italia farà presto, farà prestissimo. Statene certi". Mario Draghi aveva già deciso ieri mattina che a illustrare il nuovo dpcm si sarebbero presentati i ministri Roberto Speranza e Mariastella Gelmini. Non è assenza di comunicazione ma un fidarsi e un delegare. Un altro modo di parlare. E dicono che, in queste ore, Draghi abbia provato fastidio per l'allegria di Matteo Salvini che ha salutato come una festa di liberazione l'addio di Arcuri. (Caruso segue nell'inserto I)

Recovery Mit

Giovannini va di fretta: il rebus sugli appalti e l'asse con Brunetta per assunzioni *ad hoc*

Roma. Vorrebbe correre, come tutti quelli che entrano in quel ministero. E come tutti i suoi predecessori, però, si ritrova impantanato. Solo che stavolta, il tempo è una variabile davvero imprescindibile. "Perché il 30 aprile è domani", ripete Enrico Giovannini. E il 30 aprile è il giorno in cui alla Commissione europea bisogna mandare il Pnrr bollinato, così da vedersi assegnare i primi 27 miliardi del Recovery plan. Per questo, sperando in un nuovo decreto sulla semplificazione normativa ma non confidandovi fino in fondo, il ministro dei Trasporti sta battendo per ora vie alternative. (Valentini segue nell'inserto I)

Cosa chiede la Lega

"Così va cambiato il Recovery". Parla Guido Guidesi, assessore allo Sviluppo della Lombardia

Roma. Forse è un segno dei tempi che corrono, di draghismo dilagante, ma Guido Guidesi, assessore lombardo allo Sviluppo economico, responsabile della Lega per le Attività produttive, dice che è proprio in nome dell'europeismo che si spiegano le prese di posizione più polemiche del Carroccio delle ultime ore. "Perché sul Codice degli appalti chiediamo che l'Italia adotti semplicemente le normative comunitarie. Quanto ai vaccini, se plaudiamo alla scelta dell'Austria, lo facciamo perché l'Ue deve darsi una mossa. Altrimenti anche la scelta della Repubblica ceca di affidarsi allo Sputnik russo diventerebbe una via da percorrere". (Valentini segue nell'inserto I)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

ITALY IS BACK

Sui vaccini è dura, la crescita non va e i contagi salgono. Ma essere ottimisti è possibile. Cinque ragioni utili per capire perché le stelle dell'Italia si sono finalmente allineate. Guida al rimbalzo che sarà

Per un paese come l'Italia, che ha uno dei debiti più alti dell'Eurozona, uno dei tassi di crescita più fiacchi d'Europa, un numero di vaccinati tra i più bassi del continente, un livello di contagi che aumenta a una velocità tale da costringere il governo a considerare di nuovo la chiusura delle scuole, provare a osservare il futuro indossando gli occhiali dell'ottimismo è un'operazione azzardata, spericolata, quasi da far tremare le gambe e che risulta difficile da compiere se si pensa a tutti i problemi che l'Italia dovrà affrontare nei prossimi mesi, a partire per esempio dall'imminente sblocco dei licenziamenti. Eppure, se si sceglie di mettere da parte la stanchezza pandemica e se si sceglie di mettere da parte le difficoltà speriamo momentanee della campagna vaccinale, non si farà fatica a ritrovare un po' di buon umore compiendo un'azione semplicemente razionale: allargare la nostra inquadratura per osservare il modo in cui, sopra il cielo dell'Italia, si sono improvvisamente allineate le stelle. Non è facile essere ottimisti oggi, d'accordo, ma tra le molte ragioni per cui si può non essere pessimisti ce ne sono almeno cinque per cui si può provare a osservare il futuro con un po' di speranza e con un po' di fiducia. La prima ragione di ottimismo, quasi di entusiasmo, riguarda la presenza sulla scena di una figura come Mario Draghi che nel peggiore dei casi sarà centrale della nostra politica per i prossimi due anni (da capo del governo) e che nel migliore dei casi potrebbe essere centrale per i prossimi otto anni (uno da capo del governo e sette da capo dello stato). La seconda ragione di ottimismo, quasi di entusiasmo, riguarda la presenza sulla scena di un Recovery plan che dal momento in cui verrà consegnato alla Commissione europea, entro il prossimo 30 aprile, costringerà i governi che si andranno a succedere in Italia, nei sei anni successivi, a non poter cambiare praticamente una virgola dei progetti voluti da questa maggioranza (il vincolo esterno che diventa vincolo interno: niente male, no?). La terza ragione di ottimismo, quasi di meraviglia, ha a che fare con la presenza nel nostro paese di quella che potremmo definire la variante italiana del populismo, grazie alla quale l'Italia, attraverso un rapido cambio di algoritmo, è diventata, anche agli occhi degli altri paesi europei, un modello di come le istituzioni del nostro paese siano sufficientemente forti da costringere il populismo a una formidabile regressione (tre anni fa tutti avvocati del popolo, tre anni dopo tutti avvocati del pensiero liberale). La quarta ragione di ottimismo ha a che fare con un dato quasi sorprendente che riguarda la capacità di resistenza avuta negli ultimi mesi dall'Italia, che pur dovendo scontare una revisione al ribasso del pil per l'anno in corso (secondo Moody's, a causa del rinnovo dei limiti a mobilità e imprese per l'aumento dei contagi, la crescita sarà al 3,7 per cento dal 5,6 stimato in precedenza) oggi ha alcune solide basi da cui ripartire: l'indice Pmi manifatturiero si è attestato a 56,9 punti, il livello più alto dell'ultimo triennio; nel trimestre novembre 2020-gennaio 2021 l'export, rispetto ai tre mesi precedenti, è cresciuto dell'1,8 per cento, con un aumento particolarmente sostenuto per l'energia (+27,7 per cento); il deficit del 2020 è stato molto alto (-9,5 per cento) ma è stato inferiore rispetto al deficit previsto dalla Nadef (che era -10,8 per cento). In tutta Europa, in realtà, l'economia è andata meno peggio del previsto, nel 2020, ma quando il rilancio vero arriverà, tra maggio e giugno, il rimbalzo dell'Italia, complice anche una ripresa del commercio internazionale favorita dalla fine della stagione dei dazi e la ripresa della Germania, potrebbe essere, con l'eccezione di alcuni settori, semplicemente impetuoso. E questo dato ci porta ad analizzare un altro elemento di ottimismo possibile che ha a che fare con l'impostazione interessante data da Draghi alla macchina del governo e anche a quella dello stato. (segue a pagina quattro)

Antidoti contro la lentezza

L'operazione "cuori e menti" per costruire la strategia della prontezza

Milano. Dopo tante discussioni e la sensazione netta di un raggiro, gli europei ora hanno avviato una campagna "cuori e menti" a favore del

di Paola Peduzzi

vaccino AstraZeneca. Non tutti gli europei: soprattutto quelli che, innervositi dai tagli alle consegne da parte dell'azienda anglo-svedese, hanno iniziato a dire che il vaccino AstraZeneca non era così efficace. Francesi e tedeschi insomma. Che ora, con i depositi pieni di questo vaccino e un'opinione pubblica ostile ad AstraZeneca, devono smaltire le scorte, accelerare le somministrazioni, superare i malanimi: alternative non ce ne sono, quella legale sarebbe piena di ostacoli, quella nazionalista quasi un autogol. Gli inglesi hanno ripreso a dipingere la faccenda dei vaccini come se fosse un successo della Brexit (così non sono costretti a parlare degli effetti reali della Brexit). Il Daily Mail ieri titolava su due temi cari ai sovranisti britannici: "L'Europa ha sbagliato tutto", "Macron è stato umiliato". (segue a pagina quattro)

Nobel e cancel culture

"I giovani scrittori per paura si autocensurano". Così Ishiguro. La lista dei caduti è immensa

Roma. Quando due anni fa il Kuwait ha bandito *I fratelli Karamazov* di Dostoevskij c'è stata molta indignazione nella comunità letteraria occidentale. "No alla censura". Ora un premio Nobel per laLetteratura si scaglia contro la *cancel culture* che soffoca la letteratura. Non fra le dune arabiche, ma fra i ceti urbani occidentali. E' il giapponese Kazuo Ishiguro, l'autore di *Quel che resta del giorno*. In un'intervista alla Bbc, Ishiguro dice che un "clima di paura" sta inibendo la libertà creativa e incoraggiando l'autocensura. "Ho molta paura per le giovani generazioni di scrittori". "Penso di essere in una posizione privilegiata e relativamente protetta perché sono un autore molto affermato", ha detto Ishiguro. "Ho l'età che ho. Una reputazione. Forse è un'illusione, ma penso di essere protetto". La lista dei giovani scrittori cancellati è così lunga che Ishiguro ne ha soltanto preso atto.

Amélie Wen Zhao era sotto contratto con Random House. Quando è uscito il suo fantasy *Blood Heir*, i critici che hanno letto le bozze lo hanno denunciato come "apertamente razzista". Zhao raccontava di un mondo dove ci sono anche schiavi bianchi, non solo di colore. Libro ritirato. *American Heart* di Laura Moriarty è la distopia accusata di "complesso dell'uomo bianco salvatore". Romanzo e reputazione distrutti. Kosoko Jackson, afroamericano e gay, stava per uscire con *A Place for Wolves*, storia d'amore fra due gay nella Yugoslavia della guerra civile. Accusato di razzismo, Jackson ha ritirato il libro. *They called me Wyatt*, il romanzo di Natasha Tynes, è stato cancellato dopo che l'autrice, di origine giordana, ha twittato una foto nella metro dove un dipendente mangiava un panino durante l'orario di lavoro. Ha commesso l'errore di postare un dipendente di colore e l'editore, Rare Bird Books, le ha stralciato il contratto. Alexandra Duncan era pronta per *Ember Days*. Doveva uscire da Greenwillow Books, gruppo HarperCollins. Parlava di afroamericani, ma Duncan è bianca. Tanti saluti al libro. Keira Drake in *The Continent* raccontava di una ragazza bianca che salva tutti. Accuse di *white privilege* e Drake ha ritirato il libro. Come il romanzo *When We Was Fierce* di E. E. Charlton-Trujillo, autore del già pluripremiato *Fat Angie*, rinviato a seguito di accuse di "insensibilità razziale". Gareth Roberts è stato estromesso dalla Bbc Books dopo che è stato accusato di "linguaggio offensivo sui transgender". Roberts, che è gay, aveva detto di non credere all'identità di genere. Carriera finita.

Di ieri la notizia che sei libri del Dr. Seuss, quello del *Grinch*, non saranno ristampati. Un altro razzistone. Cosa resterà non del giorno, ma della letteratura, quando la cancel culture avrà compiuto il suo ciclo nichilista? *(Giulio Meotti)*

Discontinuità Alitalia

Nuovo piano, due miliardi in meno e Lufthansa sullo sfondo. Ora Draghi tratta con l'Europa

La discontinuità sul dossier Alitalia non è semplice per il governo Draghi, ma è indubbio che qualcosa sia già cambiato. La nuova compagnia Ita-Alitalia, che dovrebbe rilevare parte degli asset dalla bad company (BadCo), ha annunciato di aver rivisto il piano industriale, con una richiesta di meno soldi pubblici, un miliardo al posto di tre miliardi euro, e con un'azienda molto più leggera, vale a dire 4 mila dipendenti.

E' interessante che questa nuova versione del piano industriale sia arrivata poco prima dell'incontro tra il governo e la Commissione europea, in particolare con il commissario alla Concorrenza Margrethe Vestager. Sul tavolo rimane sempre la lettera della Commissione, inviata al governo Conte, che chiedeva una vera discontinuità tra la vecchia e la nuova Alitalia, sia tramite il rilascio degli slot su Linate, sia attraverso un vero processo di gara per la vendita degli asset. Per la stessa lettera, anche il marchio Alitalia non sarebbe potuto rimanere alla nuova società.

E' chiaro che il nuovo piano industriale risponde solo ad alcuni dei punti sollevati. In primo luogo, con la scelta dello "spezzatino", vale con l'acquisto della sola parte volo. Secondo, la nuova Ita si impegna a lasciare liberi gli slot su Linate, così come richiesto. Rimangono però due punti irrisolti, quello relativo alla mancata vendita tramite gara degli asset e la discontinuità sul marchio. Tuttavia, la trattativa tra Commissione e governo è politica e non è detto che non possano trovare un accordo. Indubbiamente il ridimensionamento del piano industriale sembra essere un avvicinamento di Ita alle richieste della Commissione, ma non è detto che per la Vestager sia sufficiente. La trattativa è complicata dal fatto che la BadCo ha finito i soldi e quindi anche il tempo a disposizione. Da mesi la vecchia Alitalia non paga più diversi fornitori e, nonostante possa arrivare un ulteriore aiuto da 55 milioni di euro per il Covid dal governo italiano dopo i 272 milioni di euro già ricevuti, a fine marzo si ritroverà un'altra volta senza cassa.

Non è così sicuro che ci sia un netto cambiamento, ma è importante capire come possa proseguire la trattativa con Bruxelles. Indubbiamente la revisione del piano Alitalia è un punto di discontinuità, ma è altresì chiaro che comporta ancora un esborso per i contribuenti, sebbene nettamente inferiore. Resta il fatto che un'Alitalia con 40 aerei, così come previsto nel nuovo piano, da sola non potrebbe fare molta strada nel panorama aereo europeo. La trattativa europea potrebbe però essere allargata ad altre compagnie aeree, se è vero che Lufthansa potrebbe entrare in un secondo tempo nella partita. La discontinuità per Draghi è dunque molto difficile, ma sicuramente un primo passo nella giusta direzione è stato fatto. *(Andrea Giuricin)*

Sanremo senza Arcuri, ma vincono gli Extraliscio

Scrivendo attorno alle 19 di ieri sera, sono ragionevolmente certo che nel prosieguo di ieri sera non ho guardato Sa-

Contro Mastro Ciliegia

nremo. Piuttosto della parodia nazional-istituzionale delle conferenze stampe senza pubblico e gli applausi registrati, mi sono guardato Juventus-Spezia, che tanto lo Stadium vuoto o pieno non fa differenza. Il problema non è che non mi piace, Sanremo. O che quest'anno se ne stanno chiusi dentro come al Grande Fratello o in un webinar del Bruno Leoni. O che a me piacciono solo le cose di nicchia e in caduta libera di (tele)voti: come il Pd insomma. No, è che quest'anno, proprio quest'anno, dovevano avere più coraggio. Essere vicini alla gente. Una volta Celentano si portò al Festival un coro degli alpini, e proprio adesso che un alpino è diventato la persona che salverà l'Italia si poteva osare qualcosa, no? Per dirla tutta: perché cavolo non hanno invitato Arcuri, l'indimenticabile interprete di *Io, tu e le primule* invece di Ibra? Sarebbe costato anche meno di Lady Gaga. Perché, se metti su un Festival per piacere al pubblico unificato, dimenticarsi proprio lui? Che vuole Amadeus, i liberisti da divano? Comunque, non ho visto e non ascolterò stasera, però lo dico: vincono gli Extraliscio. Per due motivi: fanno musica popolare, e li produce la Sgarbi. Il mix perfetto. *(Maurizio Crippa)*

il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

MERCOLEDÌ 3 MARZO 2021 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVIII - Numero 52 - 1.50 euro* | www.ilgiornale.it

IL SUO PRIMO DPCM

ANCHE DRAGHI CHIUDE

Confermato il rigore fino a Pasqua e le varianti fermano le lezioni a scuola nelle zone rosse. Ma i sindaci protestano: «Aule vuote e piazze piene?»

GELMINI: «GENITORI A CASA COI FIGLI, 200 MILIONI PER I CONGEDI»

Il governo Draghi vara il primo Dpcm per contenere la terza ondata del Covid. Confermata la stretta fino al 6 aprile. La chiusura delle scuole continua a essere un rebus: didattica a distanza nelle zone rosse. Gelmini: «Subito i soldi per i congedi ai genitori che restano a casa con i figli».

servizi da pagina **2** a pagina **9**

UN PURGATORIO SEMPRE DIVERSO

di **Vittorio Macioce**

Non ti chiedi più quando finirà. Non è rassegnazione e neppure abitudine. È che qualsiasi risposta rischia di svuotarti e di far cadere una nuova illusione. Il tempo della pandemia non è mai stato breve e pochi all'inizio hanno avuto il coraggio di dirlo. Non è mai stata una gara giocata sull'intensità, come poteva sembrare: un sacrificio di tre mesi e poi tutti al mare. È una maratona, dove il traguardo resta indefinito. Si sposta, ti inganna come un miraggio nel deserto, con tutte le parole d'ordine che non bastano, si consumano: ce la faremo, andrà tutto bene, distanziamento, mascherine, zone rosse e di altri colori, focolai da spegnere, piani vaccinali. Non che tutto questo non sia servito. Sono le mosse di una lotta impari contro un nemico invisibile e mutante. Quella che non è mai esistita è la parola magica istantanea. La formula da sussurrare come una preghiera per spazzare l'orizzonte.

L'arma più efficace è il vaccino, che è arrivato più in fretta di quanto la tecnologia farmaceutica potesse sperare. Neppure il vaccino però è una pillola da «supercalifragili». Non basta spedirla a casa e con un sorso d'acqua il peggio è passato. L'antivirus viaggia (...)

segue a pagina **7**

REPORTAGE ALLA VIGILIA DELLA STORICA VISITA

I cristiani perseguitati dall'Isis nell'Irak che aspetta Francesco

di **Fausto Biloslavo**

SFREGIO La statua della Vergine Maria danneggiata in Irak

«I terroristi dello Stato islamico hanno decapitato la statua della Vergine Maria e pure mozzato le mani. Verrà portata davanti al Papa nella grande messa nello stadio di Erbil. La stiamo restaurando, ma vogliamo mantenere i segni del crimine contro un simbolo sacro per i cristiani». Malik Kadifa, 49 anni, viene da una famiglia armena che ha subito il genocidio turco. Nel 2014 è scappato (...)

segue a pagina **12**

LE ANALISI

Quelle pressioni sul premier silente

di **Adalberto Signore**

C'è tutta l'ufficialità della presidenza del Consiglio, ma senza il presidente del Consiglio. Un po' come ne *Il grande Gatsby* - che non partecipava quasi mai alle sue feste, limitandosi a vigilare sul fatto che tutto fosse impeccabile - Mario Draghi sceglie infatti di non presenziare alla (...)

segue a pagina **5**

Perché le divise meritano fiducia

di **Giordano Bruno Guerri**

Appena al posto di Arcuri è stato nominato il generale Figliuolo, si è creata la solita - rituale, immancabile - divisione fra bianchi e neri. Da una parte chi esulta per la scelta di un professionista che ha già dato prova d'efficienza e capacità organizzative in un settore così specifico come la logistica, dall'altra chi vede (...)

segue a pagina **6**

INTERVISTA A LETIZIA MORATTI

«Così vaccineremo 8,5 milioni di lombardi»

Giannoni a pagina **8**

IL BONIFICO CHE INGUAIA LA ONG «MARE JONIO»

Per 27 migranti 125mila euro Ecco il prezzo del buonismo

Valentina Raffa

La società armatrice della motonave Maersk Etienne, battente bandiera danese, versò 125mila euro alla Idra social shipping, che fornisce la nave Mare Jonio alla Ong Mediterranea Saving Humans, perché prendesse a bordo i 27 migranti soccorsi il 5 agosto.

a pagina **14**

IMMOBILIARE IN CRISI

Tasse alle stelle e lockdown Il mattone va in frantumi

Antonio Signorini

Nel secondo trimestre del 2020, in piena pandemia - secondo una nota Istat - le compravendite sono crollate del 17,3% rispetto al trimestre precedente. Gli atti notarili erano 157.126 nel I trimestre 2020 e sono calati a 149.764 nel secondo. Durante il primo trimestre era già stato registrato un crollo: -17,3% rispetto al trimestre precedente e -30,8% su base annua. Male anche gli atti relativi ai mutui, scesi dell'11,5% rispetto al trimestre precedente e del 20,9% su base annua. Il mattone è in crisi.

a pagina **10**

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

DA QUESTA STAGIONE SPUMANTE AL POSTO DI CHAMPAGNE NELLE PREMIAZIONI

Sorpasso in F1: un Ferrari sarà sempre sul podio

di **Benny Casadei Lucchi** e **Umberto Zapelloni**

Aspettando la Ferrari, potremo consolarci brindando con una bottiglia di Ferrari. Le bollicine italiane battono lo champagne nella corsa al podio della Formula 1 ed è la prima volta in 70 anni di storia del mondiale. Per i prossimi tre anni i piloti che saliranno sul podio dei gran premi riceveranno una Jéroboam di Trento doc, lo spumante che da anni bagna le imprese italiane in giro per il mondo. Così le bottiglie che bagnano la gloria dei piloti, quelle bollicine che andranno a spargersi sulla loro felicità, diventano italiane.

a pagina **26**

IL FESTIVAL IN «BOLLA»

Sanremo al via, primo contagio Sorpresa Ibra: vero mattatore

Paolo Giordano e **Laura Rio**

alle pagine **22-23**

1.599.000 Lettori (Audipress 2020/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 66 - Numero 52

QN Anno 22 - Numero 61

IL GIORNO

MERCOLEDÌ 3 marzo 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Da lunedì in tutta la regione parte la profilassi per il personale scolastico

Il virus muta ancora Brescia "battezza" la forma nigeriana

Pacella in **Lombardia**

Milano, società di mutuo soccorso "alleggerita"

Truffa milionaria Rispunta il broker del Vaticano

Giorgi in **Lombardia**

ristora INSTANT DRINKS

Chiusi più di prima: «È per le varianti»

Nuovo Dpcm, giro di vite su tutte le scuole. Lezioni a distanza anche nelle regioni gialle con più di 250 casi su 100mila abitanti
Si moltiplicano le zone rosse, lockdown a Bologna. Il fallimento della Ue sui vaccini: Austria e Danimarca vanno per conto loro

Servizi da pag. **3** a pag. **9**

Più contagi, più rigore

La scelta pragmatica del premier

Raffaele Marmo

Nessuno si aspettava di ritrovarsi un anno dopo il primo lockdown a fare i conti con nuove e sempre più rigide chiusure di vita e di attività. E di sicuro non si attendeva di dover fronteggiare uno scenario ancora incerto e cupo come l'attuale il nuovo premier Mario Draghi. Solo due settimane fa l'ex governatore della Bce, chiamato da Sergio Mattarella al capezzale di un Paese sfinito dalla pandemia e dallo stallo politico della vecchia maggioranza, ipotizzava una primavera di progressive riaperture dell'Italia. Ma la comparsa delle «varianti» ha imposto un rapido cambio di programma: e il primo a dare la sterzata rigorista è stato proprio Draghi con il suo Dpcm d'esordio.

Segue a pagina **2**

L'ITALIA FERMA PER COVID NON RINUNCIA ALLO SHOW DI SANREMO FIORELLO E AMADEUS SCHERZANO SULLE POLTRONE VUOTE, POI LA GARA

Lo showman Rosario Tindaro Fiorello, 60 anni

E IO CANTO

Degli Antoni, Spinelli e Borrelli alle pagine **22** e **23**

DALLE CITTÀ

Milano

«Arancioni a nostra insaputa» La rivolta dei sindaci

Anastasio nelle **Cronache**

Milano

L'oro dei furti nel campo nomadi Quattro arresti

Palma nelle **Cronache**

Crema

Incendio divora una mansarda in pieno centro

Ruggeri nelle **Cronache**

Aumentano i carburanti: 205 euro all'anno

Benzina, il pieno è caro Stangata per le famiglie

Comelli a pagina **19**

Olanda: le follie del politicamente corretto

La poetessa è nera? No alla traduttrice bianca

Cutò a pagina **17**

Domani l'ExtraTerrestre

PESTICIDI A TAVOLA Decine di prodotti alimentari al sesamo provenienti dall'India sono risultati contaminati. Le falle dei controlli Ue sott'accusa

Culture

TEMPI PRESENTI «Il pane perduto», di Edith Bruck, è racconto di sé che indaga le ombre del Novecento

Lia Tagliacozzo pagina 10

Visioni

SANREMO Il queer pop all'Ariston con La Rappresentante di Lista, canzoni fra identità e politica

Cecilia Ermini pagina 12

quotidiano comunista

il manifesto

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 3 MARZO 2021 – ANNO LI – N° 52 www.ilmanifesto.it euro 1,50

foto di Cecilia Fabiano/LaPresse

Sospesi

Draghi firma il nuovo Dpcm che impone restrizioni fino a Pasqua. Spaventa la variante inglese. In zona rossa non si andrà a scuola, ma le regioni potranno disporre chiusure in caso di alta incidenza dei contagi anche nelle aree gialle e arancioni pagine 2, 3

all'interno

Vaccini

Austria e Danimarca rompono il fronte Ue, alleanza con Israele

«L'Ema è troppo lenta», in Europa cresce il nervosismo dei Paesi, il blocco Ue si spacca. Il cancelliere Kurz e la premier Frederiksen domani incontreranno Netanyahu

ANNA MARIA MERLO PAGINA 4

Usa/Arabia saudita

Tanto rumore per nulla, Biden grazia "MbS"

La Casa bianca: «Mai colpito leader stranieri». Ma la lista è lunga. E subito scattano le sanzioni a Mosca per Navalny. Bin Salman denunciato anche in Germania per il caso Kashoggi

CANETTA, CATUCCI PAGINA 8

Libia

Premier grazie alle bustarelle, bufera su Dabaiba

La prima «crisi» del neonato governo libico di transizione è già esplosiva: l'Onu accusa il primo ministro Dabaiba di aver comprato i voti al Forum del dialogo di Tunisi

ROBERTO PRINZI PAGINA 7

DOPO GIORNI DI ATTESA IL VIMINALE DÀ L'OK ALL'APPRODO AD AUGUSTA DI 363 NAUFRAGHI SALVATI DALLA ONG

Sea Watch 3, arriva il «passaporto»

La Sea-Watch 3 sbarcherà oggi nel porto siciliano di Augusta. La notizia è stata comunicata ieri sera dal centro per il coordinamento marittimo di Roma al ponte di comando, mentre la nave si trovava in acque territoriali italiane non lontano da Porto Empedocle. A bordo, stremati dalla stanchezza, 363 migranti soccorsi in cinque interventi tra venerdì e domenica. Uno su tre ha meno di 18 anni. Hanno vissuto nei centri libici, e a bordo raccontano storie di violenze e vessazioni durante le detenzioni. Dopo essere sopravvissuti all'attraversamento del Mediterraneo sono stati messi temporaneamente al sicuro sui ponti della nave umanitaria. Il lasciapassare del Viminale è arrivato dopo lunghissime ore dalla richiesta di un «porto sicuro» avanzata a Italia e Malta

MERLI A PAGINA 6

OPERAI TESSILI PACHISTANI IN SCIOPERO

Prato, la rivolta degli schiavi

Turni di 12 ore quotidiane per 7 giorni la settimana, praticamente schiavi della fabbrica Texsprint nel distretto tessile cinese di Prato. È la condizione di decine di lavoratori migranti pachistani che da 40 giorni protestano inascoltati davanti allo stabilimento chiedendo la regolarizzazione

CHIARI A PAGINA 6

Lele Corvi

All'interno

Guerra nel Pd *Guerini e Lotti: «Usciamo dalla segreteria»*

ANDREA CARUGATI PAGINA 5

5 stelle *Conte non frena il caos, fuori altri dissidenti*

GIULIANO SANTORO PAGINA 5

Torino *Per il dopo Appendino una mole di confusione*

MAURO RAVARINO PAGINA 5

Governo Draghi

Quella sintonia tra populisti neoliberali e sovranisti

SALVATORE CINGARI

Qualche giorno fa su questo giornale Loris Caruso rilevava gli aspetti cesaristi e populisti del governo Draghi. Ma qual è il contenuto di questo populismo? È il populismo di mercato: un'ideologia che cerca il consenso popolare.

— segue a pagina 15 —

Sinistra

Riforma fiscale e stato sociale per battere un colpo

GAETANO LAMANNA

Si fa strada il dubbio che il Pd (parte maggioritaria del campo progressista) possa essere colpito da una sorta di sindrome Draghi, prigioniero di una linea attendista per non disturbare l'azione del deus ex machina. Con un rischio.

— segue a pagina 15 —

ISRAELE

Burg: «Da ebreo rinuncio alla nazionalità ebraica»

«Con la legge dello Stato-nazione gli arabi sono discriminati in modo ufficiale. Per me è un punto di non ritorno. Sono ebreo ma non voglio appartenere alla "nazione ebraica" di fronte a ciò che rappresenta in Israele». Così Avraham Burg, ex presidente della Knesset, spiega al manifesto il rifiuto della nazionalità ebraica. GIORGIO A PAGINA 9

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

10303

9 770025 215000

IL MATTINO

€ 1,20 ANNO CXXIX - N° 61 ITALIA

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

Fondato nel 1892

Mercoledì 3 Marzo 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Sanremo, la prima serata

«Festival per il Paese che lotta» E Fiorello irresistibile dialoga con le poltrone vuote

Federico Vacalebre alle pagg. 14 e 15

I super-ospiti

Ibra, il campione impacciato che «comanda» su Amadeus «Il mio cachet a chi ha bisogno»

Ilaria Ravarino a pag. 15

Due miliardi di aiuti bloccati

▸Misure anticrisi, la beffa dei decreti attuativi dimenticati: oltre 500 le norme inattuate Al palo i fondi destinati a settore turistico e alle famiglie per il digital divide, tv e occhiali

Lo scenario

PENSIONI DA RIFORMARE O I CONTI NON TORNANO

Alberto Brambilla

Il governo guidato da Mario Draghi dovrà sicuramente - e in tempi brevi - affrontare i temi caldi delle pensioni e dell'assistenza sociale. In base alle evidenze emerse nell'ottavo Rapporto sul Bilancio del sistema previdenziale italiano curato da Itinerari Previdenziali, si possono segnalare cinque considerazioni utili per meglio definire la manovra.

Continua a pag. 39

Stile Draghi

LA POLITICA DEL RUMORE E IL GOVERNO DEL SILENZIO

Mario Ajello

Lo spettacolo del potere scade spesso nella fiction. O nello storytelling (oddio, che parolaccia!). O nell'esibizione narcisistica di chi regge il governo. Nulla di tutto questo si è registrato in occasione del primo Dpcm della nuova stagione e nella maniera in cui è stato illustrato. L'assenza di Mario Draghi nella conferenza stampa di ieri sera è un segno di rispetto istituzionale.

Continua a pag. 39

Il digital-reportage

La caduta di una donna sul fondo dissestato, l'auto dei vigili urbani sul marciapiedi di via Toledo: Napoli su «Street View»

La Napoli senza regole finisce su Google Maps

Paolo Barbuto *in Cronaca*

Nando Santonastaso

Ne mancano ancora 539 e pare che ormai non si riesca nemmeno più a monitorare quelli che andrebbero aggiunti o sottratti. È l'assenza dei decreti attuativi, che comporta la mancata spendita di circa due miliardi di risorse pubbliche già previste dalle misure di emergenza alla crisi economica prodotta dalla pandemia. Al palo i fondi per il turismo e alle famiglie per digital divide, tv e occhiali.

A pag. 9

Coinvolta Leonardo

Piano Alitalia la manutenzione in Campania

Prende corpo il piano Draghi per Alitalia. Oltre al passaggio a trattativa diretta della parte volo a Ita, il governo sta studiando il coinvolgimento anche di Leonardo (per la manutenzione) e Poste.

Mancini *a pag. 8*

Che Paese fa

Nell'Italia del no a tutto ecco i «Sì Tav» in Cilento

Adolfo Pappalardo

Il comune di Paestum ha offerto 20 ettari per costruire la nuova stazione. «E io allora ne metto 40: basta un attimo», gli ha risposto il sindaco di Padula a mo' di sfida. È la "guerra", fratricida, e anche tra sindaci dello stesso partito (il Pd) per il nuovo tracciato dell'Alta velocità per il cosiddetto corridoio Oslo-Reggio Calabria, nel tratto salernitano. Nel Paese dei «No Tav» accade in Cilento.

A pag. 13

Campania, ospedali in affanno zona rossa sempre più vicina

La variante inglese dilaga: reparti di sub-intensiva quasi esauriti

Ettore Mautone

La zona arancione non ha finora avuto effetti sulla febbre del Coronavirus che è sempre alta in Campania. L'effetto varianti, soprattutto quella inglese, si fa sentire e ha riverberi anche nella stratificazione per età: più contagi giornalieri, incidenza per 100mila abitanti in crescita, indice di infettività Rt con profilo esponenziale, ospedali quasi all'orlo e unità di cura subintensive pressoché esaurite. Sono queste le premesse di un clima sempre più gravido di preoccupazioni che si respira in unità di crisi regionale. Zona rossa sempre più vicina.

A pag. 6

Il nuovo Dpcm, stretta sulle scuole

Viaggi e seconde case, divieti di Pasqua Enoteche e bar, pasticcio sull'asporto

Francesco Malfetano

A poco più di 48 ore dalla scadenza del precedente, Draghi ha firmato ieri il nuovo Dpcm, scatenando da subito qualche polemica. Il testo, in vigore dal 6 marzo fino al 6 aprile (inclusi la domenica di Pasqua e il lunedì di Pasquetta), conferma gran parte delle norme già in vigore, come il divieto di spostarsi tra regioni (anche se gialle o bianche) o il coprifuoco tra le ore 22 e le 5, e compie alcune precisazioni. In tutta Italia, però, tra le polemiche, il testo consente nuovamente l'asporto di bevande dopo le 18 e fino alle 22. Una scelta che ha spinto da subito Antonio Decaro, sindaco di Bari e presidente dell'Anci, ad attaccare il governo perché così favorirebbe «di fatto gli assembramenti nei luoghi della movida», proprio «mentre chiude le scuole».

A pag. 3

La storia Capoclan dei Mazzarella arrestato in Francia

Il boss che fa il rider per copertura

Valentino Di Giacomo

Faceva il rider, consegnava pizze per il ristorante di suo fratello ad Avignone, nel Sud della Francia. Vincenzo Ciriello però non è uno dei tanti italiani che cercano fortuna all'estero, ma si tratta di uno dei latitanti più pericolosi inserito nella lista del Viminale. È stato catturato ieri grazie alle indagini del Comando provinciale dei Carabinieri di Napoli e all'intervento dei colleghi transalpini. Ciriello era latitante da oltre un anno, un elemento di spicco del clan Mazzarella nell'area di San Giovanni a Teduccio e Barra.

In Cronaca

Napoli, travestiti da finanzieri

La banda dei rapinatori con a capo un ottantenne

Mary Liguori

È nato nel 1940 il capo della banda di finti finanzieri che assaltava professionisti. L'81enne Vincenzo Sansone è stato arrestato con un giovane complice. Avrebbe guidato l'assalto nella villa di un commercialista di Teverola e tentato di rapirne la moglie. Negli anni '90 era un «guappo». Impose il lutto a un'intera città in segno di rispetto per un narcotrafficante ucciso.

In Cronaca

Il re delle piste

Addio a Coccoluto il dj che ha fatto ballare il mondo

Marzi e Vacalebre a pag. 13

Il caso Dopo Juve-Napoli, la seconda farsa di Lazio-Toro

Il calcio che prende a calci il virus

Francesco De Luca

Il calcio italiano non finirà mai di non imparare. E di stupire. Continua a non rispettare le regole e a gettare metaforicamente la palla in tribuna. La conferma è arrivata da Lazio-Torino, seconda partita fantasma dopo Juve-Napoli del 4 ottobre. Il 22 dicembre il Collegio di garanzia presso il Coni, annullando la penalizzazione di un punto al club azzurro e disponendo il recupero della gara, ha chiarito che si deve rispettare il provvedimento di una Asl, che va ovviamente al di là del protocollo di giugno e della disposizione sul rinvio possibile una tantum.

Continua a pag. 38

Oggi il Sassuolo

La telefonata DeLa-Gattuso per la cavalcata Champions

Roberto Ventre

L'incoraggiamento e i complimenti di De Laurentiis a Gattuso e alla squadra dopo la vittoria con il Benevento, poi una telefonata del presidente al tecnico e una lunga chiacchierata molto serena sulla partita di oggi contro il Sassuolo, il momento con il recupero degli infortunati, i prossimi appuntamenti degli azzurri, la corsa Champions. Il Napoli riparte.

A pag. 16

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 03/03/21 ----
Time: 03/03/21 01:36

-MSGR - 01_NAZIONALE - I - 03/03/21-N:

Decò
supermercatideco.it

Il Messaggero

NAZIONALE

€ 1,40* ANNO 143 - N° 61 ITALIA

Sped. in A.P. D.L.353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

Mercoledì 3 Marzo 2021 • S. Marino

IL GIORNALE DEL MATTINO

Tutte le notizie su ILMESSAGGERO.IT

1962-2021

Addio Claudio Coccoluto il dj re della disco-music che ha fatto ballare i padri e i figli

Marzi a pag. 15

Juve ok con lo Spezia: 3-0

La Asl blocca il Torino

Lazio sola all'Olimpico e palla al giudice sportivo

Roma, c'è la Fiorentina

Nello Sport

Il Messaggero
PRIMO!
ilmessaggero.it/sport

Scuola, decidono le Regioni

▸Il Dpcm: in zona rossa solo Dad, nelle altre aree saranno i governatori a chiudere le aule
Asporto dai bar oltre le 18: prima sì, poi dietrofront dopo la rivolta anti-movida dei sindaci

ROMA Scuola in Dad per tutti in zona rossa, mentre per gli altri colori a decidere saranno le Regioni. Si all'asporto delle bevande dopo le 18 da enoteche e negozi, non dai bar. Sono alcuni dei provvedimenti del Dpcm del governo Draghi, in vigore fino al 6 aprile. Inoltre divieto di spostamento tra regioni e stretta sulle seconde case. Dal 27 torneranno cinema e teatri.

Bisozzi, Gentili, Guasco, Malfetano, Mangani, Melina, Pacifico, Pirone e **Rosana** da pag. 2 a pag. 7

Manovra necessaria

Cuneo fiscale e Quota 100 i temi caldi da affrontare

Alberto Brambilla

Il governo guidato da Mario Draghi dovrà sicuramente - e in tempi brevi - affrontare i temi caldi delle pensioni e dell'assistenza sociale. In base alle evidenze emerse nell'ottavo Rapporto sul Bilancio del sistema previdenziale italiano curato da Itinerari Previdenziali, si possono segnalare cinque considerazioni utili per meglio definire la manovra.

Il primo. Anzitutto è utile evidenziare che l'entità della spesa sociale in Italia nel 2019 ha toccato la ragguardevole cifra di 488 miliardi, pari al 56% della spesa pubblica totale e al 58% delle entrate statali. Nel 2012 era di 432 miliardi, cioè 56 miliardi in meno: delle nuove risorse, 19 miliardi sono stati destinati alle pensioni, 5 miliardi alla sanità e 34,6 miliardi all'assistenza sociale (+61%).

Oneri parzialmente compensati da una riduzione delle prestazioni temporanee, che però aumenteranno nel bilancio 2020 a causa della pandemia. Questi dati offrono un primo spaccato utile a smontare il luogo comune secondo il quale da noi si spende poco per il welfare, mentre in realtà siamo ai primi posti al mondo per spesa sociale.

Punto secondo. La spesa per le pensioni Ivs (Invalidità, vecchiaia e superstiti) è aumentata nel periodo del 9% compresa "Quota 100", contro il 7% di incremento dell'inflazione ed è pari quindi a 230 miliardi, il 12,9% del Pil.

Continua a pag. 27

Amadeus apre Sanremo con le gag di Ibra. Virus nello staff: Irama rischia

«Festival eccezionale, un ritorno alla normalità»

Fiorello bacia Amadeus durante la prima serata del Festival (foto ANSA)

SANREMO Un Festival senza pubblico con l'auspicio di tornare alla normalità. E Fiorello protagonista.

Ravarino e Vacalebre alle pag. 24 e 25

Ariston oltre il Covid

Baceremo anche noi come fa Fiorello

Concita Borrelli

"Fai rumore", il brano che un anno fa vinceva il settantesimo Festival (...)

Continua a pag. 27

Tendenza Draghi

I silenzi eloquenti che migliorano la nostra politica

Mario Ajello

Lo spettacolo del potere scade spesso nella fiction. O nello storytelling (oddio, che parolaccia!).

Continua a pag. 27

Spid con la delega e i nipoti potranno aiutare i nonni

▸Misura per agevolare l'accesso digitale alla Pa
Per i disabili c'è il via libera anche ai tutori

ROMA Spid più facile per l'accesso ai servizi della pubblica amministrazione. Spunta la delega sicura per superare l'ostacolo Spid che tormenta 16 milioni di anziani, e non solo. Basterà una delega "familiare" firmata dal nonno di turno oppure una delega al tutore o all'amministratore di sostegno, nel caso di un disabile, per l'accesso a Inps, Agenzia delle entrate, Inail e tanto altro.

Amoruso a pag. 9

Il nuovo piano

Alitalia, a Leonardo la manutenzione e alle Poste i cargo

Umberto Mancini

Ecco il piano Alitalia: manutenzione a Leonardo, settore cargo con le Poste. *A pag. 8*

Dopo la condanna

Non solo corruzione Sarkozy nei guai per "l'affaire Russia"

Michela Allegri

Consulenze milionarie opache, fondi per finanziare la campagna elettorale, persino commissioni sospette. Il giorno dopo la sentenza a tre anni di reclusione per corruzione, emergono dai fascicoli giudiziari altre accuse pesanti contro l'ex presidente francese Nicolas Sarkozy. *A pag. 12*

SECURITY 60®

LA PERSIANA BLINDATA ORIENTABILE PIÙ VENDUTA AL MONDO NELLA SUA CATEGORIA

L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LAMELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIEFFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

TROVERAI LA PERSIANA SECURITY 60® PRESSO I MIGLIORI ARTIGIANI E SHOW-ROOM DELLA TUA CITTÀ

MADE IN ITALY

www.security60.it www.tecnometalsystem.it

IL GIORNALINO BRANKO

LO SCORPIONE TROVA L'AMORE

Buongiorno, Scorpione! «È una valle di luna tutto quanto il parco... Ed anche tu, mio bello sconosciuto, che avanzi sorridendo, parli certamente un linguaggio selenita». (Daria Menicanti). Come in un sogno, questa Luna invernale nel segno - invernale ma che comunque già porta con sé il respiro della primavera - vive della poesia di Nettuno e di Venere. Questo vostro amore trova finalmente una verde prateria. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo all'interno

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

-TRX IL:02/03/21 23:35-NOTE:

1.599.000 Lettori (Audipress 2020/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 136 - Numero 52

QN Anno 22 - Numero 61

il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 3 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna e Marche

Il crac dei matrimoni Nozze dimezzate, persi milioni di euro

De Franchis nel **Fascicolo Regionale**

IN EDICOLA
QN ENIGMISTICA
1 EURO

ristora
INSTANT DRINKS

Chiusi più di prima: «E' per le varianti»

Nuovo Dpcm, giro di vite su tutte le scuole. Lezioni a distanza anche nelle regioni gialle con più di 250 casi su 100mila abitanti
Si moltiplicano le zone rosse: lockdown a Bologna e Modena, Reggio Emilia arancione scuro. Il fallimento della Ue sui vaccini

Servizi da pag. **3** a pag.**9**

Più contagi, più rigore

La scelta pragmatica del premier

Raffaele Marmo

Nessuno si aspettava di ritrovarsi un anno dopo il primo lockdown a fare i conti con nuove e sempre più rigide chiusure di vita e di attività. E di sicuro non si attendeva di dover fronteggiare uno scenario ancora incerto e cupo come l'attuale il nuovo premier Mario Draghi. Solo due settimane fa l'ex governatore della Bce, chiamato da Sergio Mattarella al capezzale di un Paese sfinito dalla pandemia e dallo stallo politico della vecchia maggioranza, ipotizzava una primavera di progressive riaperture dell'Italia. Ma la comparsa delle «varianti» ha imposto un rapido cambio di programma: e il primo a dare la sterzata rigorista è stato proprio Draghi con il suo Dpcm d'esordio.

Segue a pagina **2**

L'ITALIA FERMA PER COVID NON RINUNCIA ALLO SHOW DI SANREMO
FIORELLO E AMADEUS SCHERZANO SULLE POLTRONE VUOTE, POI LA GARA

Lo showman Rosario Tindaro Fiorello, 60 anni

E IO CANTO

Degli Antoni, Spinelli e Borrelli alle pagine **22** e **23**

DALLE CITTÀ

Anzola, padrone denunciato

Il cane è malato Novantenne gli spara col fucile per risparmiare

Trombetta in **Cronaca**

Bologna, inchiesta alla materna

«Maestra violenta e minacciosa» Sospesa dai giudici

Bianchi in **Cronaca**

Bologna, Borgonzoni bacchetta

«Portici Unesco Il Comune ha troppa fretta»

Rosato in **Cronaca**

Aumentano i carburanti: 205 euro all'anno

Benzina, il pieno è caro Stangata per le famiglie

Comelli a pagina **19**

Olanda: le follie del politicamente corretto

La poetessa è nera? No alla traduttrice bianca

Cutò a pagina **17**

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

MERCOLEDÌ 3 MARZO 2021

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" In Liguria - Anno CXXXV - NUMERO 52, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

ALLE 20.45, UN POSITIVO TRA I BLUCERCHIATI

Genoa-Samp, derby per la sicurezza Lo Spezia si arrende alla Juve: 3-0

SERVIZI / PAGINE 40-43

IL RICORDO DI UN EX ALLIEVO DI MARISA CAVANNA

«La mia prof aiutava sempre tutti Un giorno mi regalò un cappotto»

PEDEMONTE / PAGINA 13

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 11
I commenti	Pagina 14
Economia-Marittimo	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Programmi-Tv	Pagina 33
Xte	Pagina 34
Sport	Pagina 40

VERSO IL DECRETO RISTORI: 12 MILIARDI ALLE IMPRESE, PIÙ CONGEDI RETRIBUITI

Scuole chiuse nelle zone rosse E la Liguria blinda l'area di Sanremo

Draghi firma il Dpcm: restrizioni ancora per un mese Ordinanza di Toti: tutto il Ponente è arancione scuro

Il premier Draghi firma il Dpcm che prolunga per un mese le restrizioni. Nelle zone rosse sarà sospesa la scuola in presenza. In quelle arancioni la scelta sarà concordata con le Regioni. Ordinanza del governatore Toti: zona arancione scuro anche nel Sanremese per frenare il contagio nel Ponente ligure. Verso il nuovo decreto ristori. SERVIZI / PAGINE 2-7

L'attaccante del Milan, Zlatan Ibrahimovic, sul palco di Sanremo con il conduttore Amadeus

Via a un Festival mai visto «È per l'Italia che lotta»

Un Sanremo diverso ma sempre uguale. E, ancora una volta, specchio dell'Italia. Fiorello che corre nella platea vuota dell'Ariston e si veste di fiori. Il segno della croce di Amadeus e i fiori donati ai cantanti con un carrellino. Ibrahimovic irresistibile nei panni di un aspirante presentatore egocentrico. E poi il sorriso dell'infermiera Alessia Bonari, l'emozione di Matilda De Angelis. E la musica, con la canzone di Colapesce-Di Martino e quella di Gazzè che sembrano destinate a sfondare. E c'è un brivido Covid: un positivo nello staff di Irama, che rinvia l'esibizione e potrebbe rinunciare al Festival.

L'INVIATO ROSSI, LEONE, MATTIOLI E TORTAROLO / PAGINE 34-37

PARLA PAOLO BONANNI

Guido Filippi

L'esperto di vaccini: giusto distanziare prima e seconda dose

«Nella situazione attuale bisognerebbe fare tante prime dosi e poi aspettare anche qualche mese per la seconda. I vaccini disponibili sono diversi, ma tutti sono efficaci». A dirlo è Paolo Bonanni, genovese, professore ordinario di igiene all'Università di Firenze.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

L'INAIL E IL CASO DI GENOVA

«Infermieri, il Covid è infortunio sul lavoro anche per i no-vax»

Gli infermieri che rifiutano il vaccino e risultano positivi al Covid vanno considerati in una situazione di infortunio sul lavoro, come tutti gli altri. Però perdono la possibilità di chiedere un risarcimento o un'invalidità, anche temporanea, all'azienda. È la decisione dell'Inail sul caso dei 15 infermieri no-vax dell'ospedale San Martino di Genova.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

ROLLI

SEGNI DEI TEMPI

PEPPINO ORTOLEVA

UNA POLITICA SEMPRE PIÙ PERSONALE

L'ARTICOLO / PAGINA 14

ANNALISA

LO CONFESSO: IO VIVREI SUL PALCOSCENICO

L'ARTICOLO / PAGINA 35

MARCO CUBEDDU

CE LA CANTIAMO E SUONIAMO DA VERI MAESTRI

L'ARTICOLO / PAGINA 34

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

BUONGIORNO

Boh, sì, mah

MATTIA FELTRI

Come vanno le cose nel partito più evoluto, più progressista, più attento ai diritti, più sensibile alle pari opportunità, ovvero il Partito democratico? Eh, maluccio accidenti. Ricorderete che, corri di qui corri di là, non si sa come il partito più evoluto, progressista eccetera si scordò di indicare anche soltanto una donna per la sua rappresentanza di governo. E le donne non la presero bene. Il povero segretario Zingaretti, uomo evoluto, progressista eccetera disse tutta colpa di Draghi, ma ora rimedio, vi faccio un bel vicesegretario donna. Grazie infinite, risposero loro, ma non è precisamente un grande sforzo, poiché il vicesegretario donna è previsto dallo statuto. E infatti prima era vicesegretario Paola De Micheli ma, quando fu chiamata al governo Conte bis, Zingaretti le telefonò e disse: dimettiti da vicesegretario, è una questione di opportunità. E lei si dimise. Adesso che il vicesegretario è Andrea Orlando, ed è andato al governo con Draghi, la questione di opportunità, non si sa perché, pare essersi indebolita e nessuno suggerisce a Orlando le dimissioni. Allora le donne dicono ok, teniamoci Orlando, ma facciamo un vicesegretario vicario e che sia donna. E però, corri di qui corri di là, Zingaretti ha risposto boh, sì, mah, dopo vediamo. Ora io dovrei dire una cosa ma, siccome temo sia un po' banalotta, la dico con le parole di Piero Gobetti così assume un'aria solenne: la lotta contro la tirannide non si può fare invocando riforme e concessioni della tirannide, ma contrapponendole rivendicazioni integrali di libertà. A me sembrerebbe un'evoluzione e un progresso. —

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

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

€ 2,50* in Italia — Mercoledì 3 Marzo 2021 — Anno 157°, Numero 60 — ilsole24ore.com

* in Italia in vendita abbinata obbligatoria con Guida Bilancio (Il Sole 24ORE € 2,00 + Guida Bilancio € 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e la Guida, in vendita separata.

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

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani con Il Sole
Bilanci 2021: novità e soluzioni per imprese, sindaci e revisori
— a 0,50 euro più il quotidiano

Condominio
Così l'ordine del giorno per le assemblee sul superbonus
Pier Paolo Bosso — a pag. 27

SCARPA

MOJITO BIO
SUSTAINABLE PATH.
SHOP ONLINE - SCARPA.NET

FTSE MIB 23083,55 -0,78% | SPREAD BUND 10Y 103,10 +4,40 | €/$ 1,2028 -0,21% | BRENT DTD 65,35 -2,02% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

Banche, la Corte Ue dà l'ok ai salvataggi

CREDITO & REGOLE

Bocciata la Commissione Ue su Tercas: legittimo l'uso del Fondo interbancario

La sentenza accelera la revisione delle norme anticrisi e l'iter verso l'Unione bancaria

Edizione chiusa in redazione alle 22

La Corte di Giustizia europea ha respinto il ricorso della Commissione Ue contro la decisione del Tribunale europeo, che nel 2019 ha riabilitato l'utilizzo del Fondo interbancario di garanzia dei depositi (Fitd) per i salvataggi bancari. Una sentenza storica, che chiude una gestione molto difficile delle crisi bancarie nella Ue durata oltre sei anni. E che può portare alla revisione delle direttive europee in materia, a partire dal bail in, e al completamento dell'Unione bancaria europea. **Laura Serafini** — *a pag. 3*

QUATTRO CONDIZIONI

ORA SAPPIAMO COSA PUÒ DETERMINARE L'AIUTO DI STATO

di **Corrado Sforza Fogliani** — *a pagina 3*

GERMANIA

Salvataggi pubblici per le banche dei Länder

Isabella Bufacchi — *a pag. 3*

POLITICA MONETARIA

Panetta (Bce): «L'aumento dei tassi non va bene, avanti con gli acquisti»

Bce. Fabio Panetta, nel board della Banca centrale europea

— *Servizio a pagina 2*

Giovannini: opere del Recovery con i commissari

IL PIANO ITALIANO

Il ministro: subito lo sblocco di 58 opere, poi impegnati a velocizzare le procedure

Il Governo è «fortemente impegnato a mettere in campo tutte le azioni possibili per velocizzare le procedure» di realizzazione delle opere pubbliche. Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, in audizione sulla lista delle 58 opere da realizzare tramite commissari straordinari. Il ministro ha spiegato che il ricorso ai commissari sarà anche lo strumento usato per le opere finanziate dal Recovery plan. Le 58 opere sono finanziate complessivamente per 65-70 miliardi: 22 miliardi andranno per opere al Nord, 18 miliardi al Centro e 27 miliardi per il Sud. Giovannini ha fatto anche riferimento al lavoro sul Recovery: «Non escluse riallocazioni di risorse fra le diverse missioni». Riscrittura in profondità, quindi. **Giorgio Santilli** — *a pag. 7*

2 miliardi
È il costo del progetto che prevede un'aula Steam in tutte le 7.339 scuole medie italiane.

Istruzione
Confindustria chiede aule Steam in ogni scuola media
Claudio Tucci — *a pag. 8*

IL BILANCIO DELLA DIGITAL FASHION WEEK

Milano a Nyc. Le sfilate digitali della Fashion Week sono state trasmesse sugli schermi giganti a Times Square, nella New York che cerca di ripartire

Moda, tornano gli acquisti I buyer puntano su Milano

I buyer dei multibrand e dei department store italiani, che vendono in tutto il mondo grazie agli e-store, scommettono sulla voglia di un "look post lockdown" per il prossimo inverno. C'è ottimismo tra i responsabili degli acquisti sulla voglia di riprendere lo shopping. Anche in digitale, le sfilate di Milano hanno risposto alle attese creando eventi di grande interesse. **Marta Casadei** — *a pag. 11*

Antiquorum.swiss

Antiquorum Auctioneer, leader mondiale nella vendita all'incanto di orologi moderni e vintage, è lieta di invitare le Signorie Vostre per una valutazione gratuita e senza alcun impegno dei vostri preziosi segnatempo, da uno dei nostri esperti di fama mondiale.

Dott. Giovanni Vanni
Head of Italy & Watch Expert

Vi aspettiamo i giorni 8, 9, 15 e 16 marzo presso i nostri uffici di Milano.

Su appuntamento siamo disponibili presso i nostri uffici, oppure per virtual meetings sulle piattaforme più utilizzate

ANTIQUORUM GENEVE SA
Piazza Duomo, 21 - 20121 MILANO
Tel. + 39 02876625
milano@antiquorum.swiss

Covid, scuole chiuse nelle zone rosse Nuove risorse per i congedi parentali

IL NUOVO DPCM

Con 250 contagi ogni 100mila abitanti decidono i Governatori

Nel decreto Sostegno previsti 200 milioni a supporto delle famiglie

Il presidente del Consiglio Mario Draghi ha firmato ieri sera il nuovo Dpcm anti Covid. Sarà in vigore da sabato 6 a pasqua, dopo Pasqua. La principale novità riguarda le scuole: saranno tutte chiuse nelle zone rosse o dove l'incidenza del virus è di 250 casi per 100mila abitanti, anche in zone gialle o arancioni. In questi casi però a decidere saranno i Governatori di Regione. Le nuove regole sono state illustrate a Palazzo Chigi dai ministri Speranza e Gelmini. «Ci sono segnali robusti di ripresa della curva dei contagi», ha detto il ministro della Salute, mentre la ministra delle Regioni ha sottolineato il «cambio di metodo e di condivisione» rispetto al governo Conte delle nuove norme. Non tutte le Regioni però sono in linea con quanto deciso dal Governo. Altra novità del nuovo Dpcm è l'eliminazione, in tutte le zone, del divieto di asporto dopo le ore 18 per gli esercizi di commercio al dettaglio di bevande da non consumarsi sul posto. Chiuse palestre e piste da sci. Possono riaprire con restrizioni cinema e teatri. **Barbara Fiammeri** — *a pag. 5*

INCHIESTA

Medio Oriente: il vaccino impossibile nelle zone ancora teatro di guerra

Giordania. Vaccino a una rifugiata

Roberto Bongiorni — *a pag. 4*

IL FUTURO DELLA COMPAGNIA

Nuovo piano con mini Alitalia Draghi apre un canale con la Ue

Gianni Dragoni — *a pag. 15*

IN DUE MESI 145 OPERAZIONI

Spac protagoniste a Wall Street: già raccolti 45 miliardi di dollari

Marco Valsania — *a pag. 17*

PANORAMA

ITALIA-VATICANO

Il cardinale Parolin: sulla famiglia convergenza piena con governo Draghi

Tra il governo Draghi e la Chiesa il clima è «davvero costruttivo». Si dice molto soddisfatto il segretario di Stato della Santa Sede, il cardinale Pietro Parolin, dopo l'bilaterale in occasione del 92° anniversario dei Patti Lateranensi. Cerimonia a porte chiuse alla presenza anche del capo dello Stato, Sergio Mattarella. Convergenza piena sui temi della famiglia. — *a pagina 9*

METALLI PREZIOSI

Rallenta la corsa dell'oro: minimi da otto mesi

Sembrava destinato a brillare a lungo dopo i record dell'estate scorsa, oltre 2mila dollari l'oncia. Invece l'oro è uno degli asset più deludenti del 2021, con un ribasso di quasi il 9% nei primi due mesi. Quotazioni ai minimi degli ultimi otto mesi, in discesa fino a 1.706,70 dollari a oncia. — *a pagina 19*

NUOVA ECONOMIA

LA SCUOLA DI FRANCESCO PARTE OGGI DAI BENI COMUNI

di **Enzo Fortunato** — *a pagina 20*

RAPPORTO EY

Aim, con l'incentivo Irpef 900 Pmi pronte per il listing

Un rapporto Ey indica in 900 le Pmi che potrebbero sbarcare sul listino Aim di Borsa Italiana nel caso il governo decidesse di favorire il settore con sconti fiscali. L'idea Ey è una detrazione Irpef del 20% a chi investe, cosa che potrebbe consentire una raccolta extra di 12 miliardi in 5 anni. — *a pagina 18*

MADE IN ITALY

Lo spumante Ferrari sui podi della Formula 1

Ferrari spumante (cantine Lunelli di Trento) sarà il vino ufficiale del Campionato del mondo di Formula 1. E lo sarà da quest'anno e per i prossimi tre anni. Ad annunciare la prestigiosa partnership sono il Ceo di Ferrari, Matteo Lunelli e il Ceo di Formula 1, Stefano Domenicali. — *a pagina 13*

.lavoro
LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

Donne e under 45 risalgono (lenti) nel ranking dei ceo

Cristina Casadei — *a pag. 28*

Lombardia
RAPPORTO IN EDICOLA VENERDÌ

Sud
VENERDÌ IN CAMPANIA, PUGLIA, CALABRIA, BASILICATA, SICILIA E SARDEGNA

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Mercoledì 3 marzo 2021
Anno LXXVII - Numero 61 - € 1,20
Santa Cunegonda

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

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

DRAMMATICO SOS AL GOVERNO

«Draghi fammi vaccinare»

Scrive Guglielmo: ha 66 anni e la sua età non è prevista in nessun piano vaccinazione

Lo hanno operato già due volte estirpandogli un grosso tumore ma non è censito fra i più fragili

Come lui altri italiani fantasmi sfuggiti ai radar dell'unica cura Lo Stato deve loro una risposta

DI FRANCO BECHIS

Signor presidente del Consiglio, Mario Draghi, lo trovi un attimo di tempo per leggere l'appello che ci ha inviato Guglielmo Perrotta con tutto il tremore e la disperazione che riempe le sue giornate. Perché quel cambio di passo che il nuovo governo ha mostrato di avere deve sapere dare una risposta chiara e rapida anche a lui. (...)

Segue a pagina 3

Il Tempo di Oshø

Arriva il primo dpcm senza show tv del premier

Di Nitto a pagina 3

Il ministero: una sola dose ai già infettati

Ora l'allarme arriva dalla variante nigeriana

Antonelli e Barbieri alle pagine 6 e 7

Nelle zone gialle e arancioni

Sulla chiusura delle scuole decideranno i governatori

Conti a pagina 5

Riparte il risiko della tv pubblica

Grandi manovre in Rai per non cambiare i vertici

DI FRANCESCO STORACE

Discontinuità è anche evitare pasticci a viale Mazzini. Togliersi dalla testa l'idea di prorogare incarichi in scadenza. E semmai ristabilire la normalità nella durata degli incarichi. Il vertice della Rai è in scadenza, il suo mandato triennale (...)

Segue a pagina 10

Si allungano ancora i tempi per prenotare visite ed esami: 8 mesi per una radiografia

Nel Lazio le liste d'attesa diventano infinite

••• È diventato quasi impossibile prenotare una visita o un esame nel Lazio. Per una radiografia si attendono anche otto mesi. Più di un quarto delle prestazioni «differibili» (non urgenti) hanno il bollino rosso. A dicembre erano 756mila le prestazioni non erogate e non sono ancora state recuperate.

Sbraga a pagina 15

Richiesti prof di latino e matematica

Boom di ripetizioni per gli studenti romani

a pagina 14

E stasera Fiorentina-Roma

Rinviata Lazio-Torino Serie A in mano alle Asl

Pieretti, Rocca, Salomone, Zotti da pagina 28 a 30

Prima serata a Sanremo

Fiorello mattatore nel festival più difficile

Antini e Guadalaxara alle pagine 24 e 25

Non ci sono più le conferenze stampa del premier che attacca l'opposizione mentre presenta un Dpcm

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

Tra le pieghe di questa complicata faccenda legata alla vaccinazione, si trovano storie per così dire incoraggianti. Un uomo, Luigi Massimello, ha 91 anni, è un ex pilota e ha dichiarato: "Aspettiamo la data della convocazione, saremmo disposti ad andare in qualunque parte del Piemonte (Per vaccinarsi - ndr). Io e mia moglie vogliamo arrivare a spegnere le 100 candeline". Mi auguro che le autorità competenti abbiano provveduto a vaccinare Luigi e la moglie, non foss'altro perché credono nel vaccino e dimostrano questa grande spinta verso la vita.

ARTEMISIA LAB
La salute al primo posto
SERVIZIO COMPLETO ANTI-COVID19
TAMPONE MOLECOLARE (o PCR)
TAMPONE RAPIDO RINO-FARINGEO
TEST SIEROLOGICO
SERVIZIO DISPONIBILE ANCHE A DOMICILIO E PER CASI URGENTI
PRENOTA SUBITO SCRIVENDO A:
www.artemisialab.it - tel. 800 300 100

Mercoledì 3 Marzo 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 51 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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

IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Ok alla sostituzione del cappotto senza gli impianti

Poggiani a pag. 34

PREVIDENZA

Spending review, beffate le casse dei liberi professionisti

D'Alessio a pag. 38

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Costi e oneri *- Le linee guida Assoreti-Assogestioni in materia di rendicontazione*

Corte Ue *- La sentenza sull'accesso ai dati relativi alle comunicazioni elettroniche*

Scissioni *- La risposta sul riparto posizioni soggettive*

I riders sempre più anche over 50: la crisi fa aumentare l'età di chi consegna a domicilio

Carlo Valentini a pag. 8

www.italiaoggi.it

ItaliaOggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON ItaliaOggi

Disponibile anche sul sito www.classabbonamenti.com

Prepensionato il cashback

Costa troppo. Il governo intenzionato a tagliare il budget 2022 (di tre miliardi), iniziando dal superpremio da tremila euro, che sta creando non pochi problemi

Taglio del budget del 2022. E addio al superpremio. Il programma di rimborso da parte dello stato del 10% degli acquisti effettuati con le carte di credito e le app potrebbe avere i giorni contati. Secondo quanto *ItaliaOggi* è in grado di anticipare è in corso una riflessione tra Palazzo Chigi e il ministero dell'economia per un drastico ridimensionamento della misura. A partire dal budget previsto per il 2022.

Bartelli a pag. 36

PIANO VACCINALE

Dopo Arcuri col generale Figliuolo si volta pagina

Cacopardo a pag. 5

Fonda (Swg): M5s al 22% e Pd al 14,5% con Conte diventato capo del Movimento

Conte alla guida dei 5stelle è una pessima notizia per Zingaretti: «Giuseppe Conte porterebbe il Movimento al 22%, mentre il Pd crollerebbe al 14,5%, lasciando il 4% degli attuali elettori proprio ai 5stelle. Quello che serviva a M5s era un leader popolare, e Conte ha ancora un ampio consenso nel Paese», spiega Rado Fonda, direttore ricerca di Swg, «dall'altra parte il Pd è considerato una nebulosa, la sua azione di governo è considerata poco incisiva e una fetta di elettori sarebbe comunque in uscita». Rispetto a Conte non c'è partita per Di Maio, ma neanche per Grillo. E neppure per Di Battista.

Ricciardi a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

In barba alla lunga tradizione di lealtà alle istituzioni, i militari erano stati considerati a lungo, dalla sinistra italiana, come un pericolo per lo Stato. Per fortuna, questo indebito convincimento è stato superato ed oggi il premier ***Mario Draghi*** *non solo può nominare, come Commissario per l'emergenza Covid, un generale di corpo d'armata, l'alpino* ***Francesco Paolo Figliuolo****, ma anche ottenere il concorde plauso dell'intero paese. Le forze armate italiane infatti fanno parte dello Stato. Agli alti livelli dispongono di preparazioni eccellenti anche perché, dopo essersi dischiuse nelle difficili Accademie, sono poi spesso maturate a livello internazionale, a contatto con il meglio dei militari del mondo occidentale. Sanno governare gli uomini verso un obiettivo, usare le tecnologie più complesse, spostano rapidamente enormi contingenti anche multinazionali. Si assumono grosse responsabilità. Sono una grande risorsa (anche civile) per il Paese.*

1.599.000 Lettori (Audipress 2020/II)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 163 - Numero 61

QN Anno 22 - Numero 61

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 3 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Intervista a Lucia Aleotti

Menarini alleata con Tls «Così produciamo gli anticorpi del Covid»

Mugnaini a pagina 8

I locali in agonia

Ristoratori La cena della rivolta

Caroppo e Della Maggesa in Regionale

ristora INSTANT DRINKS

Chiusi più di prima: «È per le varianti»

Nuovo Dpcm, giro di vite su tutte le scuole. Lezioni a distanza anche nelle regioni gialle con più di 250 casi su 100mila abitanti
Si moltiplicano le zone rosse, lockdown a Bologna. Il fallimento della Ue sui vaccini: Austria e Danimarca vanno per conto loro

Servizi da pag. 3 a pag. 9

Più contagi, più rigore

La scelta pragmatica del premier

Raffaele Marmo

Nessuno si aspettava di ritrovarsi un anno dopo il primo lockdown a fare i conti con nuove e sempre più rigide chiusure di vita e di attività. E di sicuro non si attendeva di dover fronteggiare uno scenario ancora incerto e cupo come l'attuale il nuovo premier Mario Draghi. Solo due settimane fa l'ex governatore della Bce, chiamato da Sergio Mattarella al capezzale di un Paese sfinito dalla pandemia e dallo stallo politico della vecchia maggioranza, ipotizzava una primavera di progressive riaperture dell'Italia. Ma la comparsa delle «varianti» ha imposto un rapido cambio di programma: e il primo a dare la sterzata rigorista è stato proprio Draghi con il suo Dpcm d'esordio.

Segue a pagina 2

L'ITALIA FERMA PER COVID NON RINUNCIA ALLO SHOW DI SANREMO FIORELLO E AMADEUS SCHERZANO SULLE POLTRONE VUOTE, POI LA GARA

Lo showman Rosario Tindaro Fiorello, 60 anni

E IO CANTO

Degli Antoni, Spinelli e Borrelli alle pagine 22 e 23

DALLE CITTA'

Firenze

Un people mover per raggiungere Torregalli

Mugnaini in Cronaca

Firenze

Troupe tv accerchiata dagli spacciatori

Spano in Cronaca

Fiorentina

Stasera la Roma Gara da brividi E i tifosi viola ricordano Astori

Giorgetti e Marchini nel Qs

Aumentano i carburanti: 205 euro all'anno

Benzina, il pieno è caro Stangata per le famiglie

Comelli a pagina 19

Olanda: le follie del politicamente corretto

La poetessa è nera? No alla traduttrice bianca

Cutò a pagina 17

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Motore

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 52 | Mercoledì 3 marzo 2021 | Oggi con R*Motore* | In Italia € 1,50

IL PRIMO DPCM DI DRAGHI

Scuole chiuse in mezza Italia

Il premier ha deciso: da sabato tutti gli studenti a casa nelle zone rosse. L'aumento dei contagi può imporre la Dad nelle aree arancioni e gialle Piano in vigore fino a dopo Pasqua. Crescono i positivi a causa della variante inglese: stretta in molti comuni, la Lombardia valuta il blocco totale

Vienna strappa con la Ue: "Vaccini da Israele". Biden, patto tra produttori

Il presidente del Consiglio Mario Draghi firma il nuovo Dpcm anti-Covid, in vigore dal 6 marzo al 6 aprile. Le scuole saranno tutte chiuse, con didattica a distanza, nelle zone rosse e dove l'incidenza del virus è di 250 casi ogni 100 mila abitanti. Il ministro della Salute Roberto Speranza: «Ci sono segnali robusti di ripresa della curva». Austria e Danimarca spaccano il fronte europeo dei vaccini e annunciano un accordo con Israele. Il presidente Usa Joe Biden: patto tra i produttori.

di **Bocci, D'Argenio, Foschini, Mastrobuoni, Montanari, Nizza Tonacci, Ziniti** *e* **Zunino** ● *da pagina 2 a pagina 13*

Il retroscena

Il nuovo vestito del banchiere

di **Tommaso Ciriaco** *e* **Roberto Mania**

Il Draghi politico non è esattamente lo stesso del Draghi tecnocrate e banchiere centrale. Stesso metodo, sì, ma tempi diversi per le decisioni. E quelli da premier sono diventati molto più rapidi, non solo per la situazione di emergenza.

● *a pagina 6*

Il commento

Fare i conti con la realtà

di **Michela Marzano**

Proviamo, per una volta, a guardare in faccia la realtà della crisi che stiamo attraversando e a smetterla, soprattutto quando si parla della scuola, di cullarci in uno stupido e irrealistico ottimismo? Che senso ha cambiare idea ogni settimana?

● *a pagina 26*

La lotta nel Movimento

Casaleggio chiede 441 mila euro al M5S "E d'ora in poi pagatemi in anticipo"

di **Annalisa Cuzzocrea** ● *a pagina 15*

Amadeus, l'infermiera simbolo e l'appello per Zaky

Mascherine e poltrone vuote lo show di Sanremo

▲ **All'Ariston** Zlatan Ibrahimovic e Amadeus MARIA LAURA ANTONELLI/AGF

di **Dipollina, Fumarola** *e* **Giovara**
● *alle pagine 32 e 33*

Personaggi

Laura Pausini "Il giorno che volevo smettere di cantare"

di **Maurizio Crosetti**
● *a pagina 21*

Addio a Coccoluto il dj che trasformò la musica da club

di **Assante** *e* **Moretti**
● *a pagina 35*

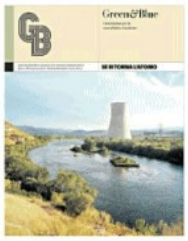
Economia e diritti

Cottarelli: servono più eguaglianza e anche più merito

di **Francesco Manacorda**

Per (ri)fare l'Italia ci vuole un asilo nido, anzi tantissimi asili, scrive Carlo Cottarelli in *All'inferno e ritorno*.

● *a pagina 23*



Un po' di verde dentro il Pil

di **Federico Rampini**
● *a pagina 19*

Caso Navalnyj

Quelle sanzioni di Usa e Europa al cuore di Putin

di **Paolo Garimberti**

La decisione americana di sanzionare la Russia per il caso Navalnyj, in coordinamento con l'Unione europea, contiene tre messaggi ricchi di simbolismo politico, piuttosto che di reale efficacia economica.

● *a pagina 27 con un servizio di* **Anna Lombardi** ● *a pagina 17*

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

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

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

con Storie e Miti del Mondo Classico € 14,40

N2

Alitalia Ecco la svolta di Giorgetti una mini flotta e seimila esuberi
PAOLO BARONI – P. 18

Iapichino "Mia figlia Larissa e Fiona Stessa grinta, ma non paragonatele"
L'INTERVISTA DI GIULIA ZONCA – P. 28

Calcio Morata spiana la strada alla Juve Chiesa e Ronaldo affondano lo Spezia
ANTONIO BARILLÀ E GIANLUCA ODDENINO – P. 26

NOBIS ASSICURAZIONI

LA STAMPA

MERCOLEDÌ 3 MARZO 2021

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.61 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

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!
www.nobis.it

COL DPCM VIA AL PACCHETTO DI AIUTI PER IMPRESE E PARTITE IVA. UE, SCONTRO SUI VACCINI. SALVINI: FACCIAMO COME L'AUSTRIA

Draghi: dodici miliardi di sostegni

In zona rossa stop totale dai nidi ai licei. In arancione decidono i governatori. Congedi pagati ai genitori

PAOLO BARONI

In parallelo col nuovo Dpcm e le restrizioni che scatteranno dal 6 marzo, il governo Draghi lavora anche al pacchetto di aiuti alle imprese. Il «decreto Sostegno», con le nuove risorse per fronteggiare la pandemia, sarà varato entro 10 giorni. In ballo ci sono 10-12 miliardi di contributi a fondo perduto a favore di aziende e partite Iva. – P. 5 SERVIZI – PP. 2-9

IL COMMENTO

IL VIRUS CAMBIA LA SCIENZA PURE

ANTONELLA VIOLA

Il primo Dpcm del nuovo Governo Draghi si trova ad affrontare una fase molto delicata della pandemia. La curva dei contagi mostra segni di risalita, probabilmente a causa di due fattori concomitanti: da un lato sappiamo infatti che quando le misure sono poco restrittive, come nelle zone gialle, il virus torna lentamente a riprendere forza; dall'altro, a far saltare i numeri sono entrate in scena le nuove varianti virali. La presenza delle varianti del virus nel nostro Paese desta giustamente preoccupazione.

CONTINUA A PAGINA 21

L'ANALISI

I GIORNI PERDUTI DELLA SCUOLA

VIOLA ARDONE

Se esistesse un "Archivio dei giorni perduti", alla voce "scuola" bisognerebbe aggiungere 112 miliardi di pagine. Tanti sono i giorni di didattica in presenza che bambini e ragazzi di tutto il mondo hanno smarrito dall'inizio della pandemia, esattamente un anno fa. E se i giorni di scuola perduti fossero pagine, messe l'una sull'altra, formerebbero un'enorme biblioteca. La biblioteca della disuguaglianza. Ma le scuole non sono chiuse, obietterà qualcuno, perché c'è la Dad.

CONTINUA A PAGINA 21

LE IDEE

COSÌ SI COSTRUISCE UNA SOCIETÀ GIUSTA

CARLO COTTARELLI

Credo sia desiderio di ognuno vivere in una società che, oltre che libera, sia anche giusta. Ma cosa vuol dire «giusta»? Non sono uno scienziato politico per cui mi sto avventurando in un terreno che non è il mio, sperando nella clemenza degli esperti, ma mi sembra che ogni cittadino si debba porre questa domanda e cercare una risposta che possa ritenere condivisibile. – P. 25

IL DEBUTTO DI SANREMO SENZA PUBBLICO

Amadeus e Fiorello: "Il nostro Festival per un Paese in lotta"

MATTEO RASERO/LAPRESSE

#ComunqueFestival ELENA STANCANELLI

IBRA MAGGIORDOMO TENEBROSO MATILDA FAVOLOSA E IMPAURITA

Quest'anno il Festival parla molto del Festival. Delle ragioni di Amadeus, la spintina astrale di Paolo Fox, le telefonate a Fiorello, Fiorello vestito da Achille Lauro, c'è persino una canzone con balletto stile Chicago a tema. – P. 22

COMAZZI, DONDONI, MATTIOLI, TAMBURRINO E LA RUBRICA DI WILLIE PEYOTE – PP. 22-23

LA TESTIMONIANZA

QUELLE GIORNALISTE UCCISE DAI TALEBANI

NADIA HASHIMI *

I corpi delle doppiatrici uccise

Che siano o no i taleban i responsabili di questi omicidi, sono loro che vogliono approfittare di un Paese terrorizzato. L'anno scorso studenti, giornalisti, giudici donne, politici e attivisti sono stati assassinati. I taleban e Al-Qaeda hanno legami, mentre una delle condizioni dell'accordo fra Trump e taleban era che avrebbero tagliato i rapporti con i jihadisti. – P. 16 STABILE – P. 18

LA STORIA

RAPITE DAI JIHADISTI MANGIAVAMO SABBIA

DOMENICO QUIRICO

Le ragazze rapite e liberate a Jangebe

È stato il governatore dello stato di Zamfara nel Nord Est della Nigeria a dare l'annuncio: «Le 279 studentesse rapite venerdì scorso nel collegio di Jangebe da uomini armati e trascinate nella foresta, sono libere, sono qui con me nel mio palazzo». E ha concluso per chiudere l'esecrabile avvenimento con un ardito teologismo: «Sia reso grazie ad Allah». – P. 17

COALVI RAZZA PIEMONTESE
Coalvi

BUONGIORNO

Boh, sì, mah

MATTIA FELTRI

Come vanno le cose nel partito più evoluto, più progressista, più attento ai diritti, più sensibile alle pari opportunità, ovvero il Partito democratico? Eh, maluccio accidenti. Ricorderete che, corri di qui corri di là, non si sa come il partito più evoluto, progressista eccetera si scordò di indicare anche soltanto una donna per la sua rappresentanza di governo. E le donne non la presero bene. Il povero segretario Zingaretti, uomo evoluto, progressista eccetera disse tutta colpa di Draghi, ma ora rimedio, vi faccio un bel vicesegretario donna. Grazie infinite, risposero loro, ma non è precisamente un grande sforzo, poiché il vicesegretario donna è previsto dallo statuto. E infatti prima era vicesegretario Paola De Micheli ma, quando fu chiamata al governo Conte bis, Zingaretti le telefonò e disse: dimettiti da vicesegretario, è una questione di opportunità. E lei si dimise. Adesso che il vicesegretario è Andrea Orlando, ed è andato al governo con Draghi, la questione di opportunità, non si sa perché, pare essersi indebolita e nessuno suggerisce a Orlando le dimissioni. Allora le donne dicono ok, teniamoci Orlando, ma facciamo un vicesegretario vicario e che sia donna. E però, corri di qui corri di là, Zingaretti ha risposto boh, sì, mah, dopo vediamo. Ora io dovrei dire una cosa ma, siccome temo sia un po' banalotta, la dico con le parole di Piero Gobetti così assume un'aria solenne: la lotta contro la tirannide non si può fare invocando riforme e concessioni della tirannide, ma contrapponendole rivendicazioni integrali di libertà. A me sembrerebbe un'evoluzione e un progresso.

SANT'AGOSTINO
DOMANI GIORNATA DI VALUTAZIONI GRATUITE di OROLOGI
Telefona per un appuntamento
Tel. +39 011 437 77 70
Orario continuato 10-18
Casa d'Aste-Corso Tassoni 56, Torino

BORSA -0,78% 1€ = $1,2028

BORSE ESTERE			
Dow Jones	31.579	Euro-Fr.Sv.	1,1050
Nasdaq	13.475	Euro-Yuan	7,7840
S&P 500	3.906	SPREAD	
Francoforte	14.040	Btp-Bund 10Y	102,66
Zurigo	10.817	RENDIMENTI	
Londra	6.814	Btp 10 Y	0,6790
Parigi	5.810	Bund 10 Y	-0,3520
VALUTE		FUTURE	
Euro-Sterlina	0,8643	Euro-Btp	150,92
Euro-Yen	125,58	Euro-Bund	171,04
		Ftse Mib	23.060

Intesa cerca acquirente per le carte di pagamento di Ubi Banca: Nexi in pole

Il dossier è ancora alle battute iniziali L'operazione sarebbe in continuità con l'alleanza strategica avviata due anni fa

Gualtieri
a pagina 13

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Buyer, Milano Moda Donna trionfa anche in forma digitale

Tra gli show più amati Fendi, Prada, Valentino Tra i giovani Del Core

Campana in *MF Fashion*

Anno XXXII n. 043
Mercoledì 3 Marzo 2021
€2,00 Class editori

IN EDICOLA E IN DIGITALE

IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI

SENTENZA LA CORTE EUROPEA DÀ DEFINITIVAMENTE RAGIONE A ROMA SUL CASO TERCAS

Banche, l'Italia va risarcita

*I **giudici** comunitari: Bruxelles **sbagliò** a vietare il salvataggio della **Cassa di Teramo***
*L'Abi e la politica **chiedono** i danni anche per gli altri **crack** condizionati dal veto Ue*
*In Bce **Panetta** alza la voce sul Pepp: **se serve** useremo tutti i soldi del nostro **bazooka***

A Piazza Affari (-0,8%) Atlantia in retromarcia. A Wall Street giù il Nasdaq

SEGRETARIO AGLI ESTERI

Beccari: così ho comprato il vaccino Sputnik per San Marino

TRADING

La piattaforma Robinhood prepara l'ipo a Wall Street

BORSA SPA ALLA FRANCESE?

Macron tesse la tela: per Euronext un altro top manager scelto tra i suoi consulenti

MF

Primo Piano

Sos del settore che, dopo il crollo del 2020, ancora non riceve gli aiuti varati dal governo perché mancano i decreti attuativi

Senza sgravi e ristori i traghetti rischiano di affondare

NICOLA CAPUZZO

MF 11

THE WALL STREET JOURNAL MERCATI

ASPI IERI PRIMA VIDEO-CALL FRA TECNICI DOPO LA LETTERA INVIATA DALLA HOLDING

Cdp-Atlantia, riparte la trattativa

Per Piaggio profitti in calo ma cedola di 0,83 euro

Senza sgravi e ristori i traghetti rischiano di affondare

Per il trasporto marittimo passeggeri il 2020 è stato senza dubbio l' anno peggiore della storia recente e gli armatori ora protestano perché i ristori e gli sgravi contributivi previsti prima dal decreto Agosto e poi dalla Legge di Bilancio ancora non sono arrivati per mancanza dei decreti attuativi. Secondo le statistiche di Assoporti, rispetto al 2019 il crollo nel settore crociere è stato del 94,6%, il comparto dei traghetti ha perso il 46,7%, mentre il cabotaggio locale ha avuto un calo persino superiore (-49,2%). Le stime di Assarmatori sono ancora più impietose: oltre alla quasi totale cancellazione del traffico crociere (si è passati dagli oltre 12 milioni di passeggeri del 2019 a poco più di 700 mila), nel 2020 le imprese di navigazione operanti servizi di collegamento con le isole maggiori e nelle cosiddette «autostrade del mare» hanno registrato, su base annua, una perdita di passeggeri e relativo fatturato di oltre il 50%. Nei trasporti marittimi di corto raggio, per lo più insulari, la riduzione dei passeggeri trasportati è stata del 53% con conseguente perdita di oltre metà del fatturato rispetto all' anno precedente. Il crollo era stato previsto già all' indomani dello scoppio dell' emergenza pandemica, tanto che, dopo una prima serie di interventi che avevano lasciato l' industria del trasporto marittimo sostanzialmente senza copertura, in agosto il governo aveva previsto due misure ad hoc per gli armatori nel decreto n. 104 (decreto Agosto). Per il cabotaggio (con l' articolo 88) è stata prevista per alcuni mesi la decontribuzione del costo del lavoro del personale navigante imbarcato sulle navi iscritte nel registro nazionale. In un primo tempo l' aiuto temporaneo doveva durare da agosto a dicembre 2020 ma con la legge di bilancio il periodo è stato esteso fino ad aprile 2021. Gli armatori ora però insorgono perché a oggi le misure non sono ancora state attivate per mancanza dei decreti attuativi e ora l' Inps chiederà alle società armatoriali il pagamento di quegli stessi contributi che in realtà una norma di legge avrebbe sospeso dalla scorsa estate. Per lo stesso motivo, vale a dire l' assenza dei relativi decreti attuativi, non è stato finora distribuito un centesimo neanche dei soldi previsti con la seconda delle misure di sostegno al traffico marittimo passeggeri adottate con il «decreto Agosto» (articolo 89), ossia il fondo di ristoro per le perdite subite dai gestori di traghetti (50 milioni di euro per i mancati ricavi dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020, rifinanziato nell' ultima Legge di bilancio con ulteriori 20 milioni). «Gli aiuti per il trasporto ferroviario e per quello aereo vengono normalmente erogati, invece noi, pur avendone diritto, non abbiamo ancora avuto né gli sgravi contributivi, né i ristori», sottolinea Salvatore Lauro, armatore al vertice di Alilauro e Laziomar, «con il paradosso che nemmeno ci danno i vaccini per il personale». Maurizio Aponte, amministratore delegato di Navigazione Libera del Golfo, a sua volta parla di «ritardi gravi, gravissimi, che colpiscono ulteriormente aziende che pur garantendo da un anno servizi essenziali, stanno subendo perdite di fatturato senza precedenti. E il 2021, purtroppo sarà un anno ancora complicato. Servirebbero nuove misure di sostegno e, invece, non vengono erogate nemmeno quelle già decise da mesi. Una situazione davvero drammatica». (riproduzione riservata)

Il Piccolo

Trieste

In cda anche bono

Il Cfo Generali Borean nuovo presidente Mib Trieste

ECONOMIA

L'export Fvg brucia 652 milioni in 9 mesi Agrusti: c'è la guerra ci sarà la rinascita

Il Cfo Generali Borean nuovo presidente Mib Trieste

Trieste Marine Terminal potenzia la linea su Vienna

trieste Cristiano Borean, dal 2018 chief financial officer del Gruppo Generali, è il nuovo presidente della Mib Trieste School of Management, la scuola internazionale di formazione manageriale. Borean, che ha una laurea in fisica all' Università di Trieste e un Ph.D in fisica delle particelle elementari ottenuto con un esperimento svolto alla Stanford University, succede ad Aldo Minucci, già top manager Generali e presidente Telecom. Borean è entrato in Generali nel 2003, dopo alcune esperienze di ricerca al Cern di Ginevra ed alla Stanford University. «Sono onorato ed orgoglioso di essere stato nominato presidente del Mib, realtà di eccellenza nell' alta formazione con cui il Gruppo Generali ha da lungo tempo una radicata e proficua collaborazione, un rapporto destinato ad accrescersi con l' avvio operativo a Trieste dell' Academy di gruppo», ha detto Borean. La scuola consolida così i rapporti con il mondo assicurativo e finanziario, per il quale è punto di riferimento in Italia e in Europa. Nel nuovo cda, accanto alle conferme di Giacomo Campora (Ceo Allianz Italia), Diego Bravar (presidente Biovalley), Stefano Venier (Ceo Gruppo Hera), Camilla Benedetti (vice-presidente Gruppo Danieli), Michela Del Piero (presidente Banca Popolare di Cividale), Claudio Sambri, entrano Giuseppe Bono (Ceo Fincantieri), Zeno D' Agostino (presidente Porto di Trieste), Diego De Giorgi (Co-Ceo Pegasus Europe, consigliere in UniCredit e già alla guida dell' investment banking di Bank of America e Goldman Sachs). «È un dato di fatto che la nostra scuola è diventata un punto di riferimento in Europa per la formazione nei settori assicurazione, finanza e risk management», ha detto il fondatore e direttore scientifico di Mib, Vladimir Nanut.

Affari Italiani

Trieste

Generali, Cristiano Borean (CFO del Gruppo) è il nuovo presidente del MIB

Borean (CFO Gruppo Generali): "Onorato e orgoglioso di questa nomina al MIB, realtà di eccellenza nell' alta formazione con cui il Gruppo collabora da tempo"

affaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996
Generali, Cristiano Borean (CFO del Gruppo) è il nuovo presidente del MIB
Borean (CFO Gruppo Generali): "Onorato e orgoglioso di questa nomina al MIB, realtà di eccellenza nell'alta formazione con cui il Gruppo collabora da tempo"

Cristiano Borean, CFO del Gruppo Genereli, è il nuovo presidente del MIB Trieste School of Management MIB Trieste School of Management , la scuola internazionale di formazione manageriale che ha la sua sede principale a Trieste, ha eletto durante l' ultima l' Assemblea dei Soci, in qualità di Presidente , Cristiano Borean , dal 2018 Group Chief Financial Officer del Gruppo Generali . Borean succede ad Aldo Minucci , a cui l' Assemblea ha portato i più sentiti ringraziamenti per lo spirito di servizio con cui ha rivestito il ruolo in questi anni. Borean , nato a Trieste il 13 ottobre 1973, laurea in Fisica all' Università di Trieste e Ph.D in Fisica delle particelle elementari ottenuto con un esperimento svolto alla Stanford University , fa il suo ingresso in Generali nel 2003 , dopo alcune esperienze di ricerca al CERN di Ginevra ed alla Stanford University . All' interno di Generali la sua crescita è molto rapida, prima nel branch UK e Generali France e poi nella capogruppo: dal 2007 è responsabile della Quantitative Finance e Vice Responsabile della Strategic Asset Allocation della Capogruppo ; dopo aver ricoperto ruoli di responsabilità in Genertel nel 2013 diviene Generali Group Head of Corporate Finance ; nel 2015 rientra in Generali France come Chief Financial Officer e Membro dell' Executive Committee e nel 2018 consolida la sua crescita con la nomina a Chief Financial Officer del Gruppo . " Sono onorato ed orgoglioso di essere stato nominato Presidente del MIB, realtà di eccellenza nell' alta formazione con cui il Gruppo Generali ha da lungo tempo una radicata e proficua collaborazione - ha affermato Cristiano Borean - un rapporto destinato ad accrescersi con l' avvio operativo a Trieste dell' Academy di Gruppo, che potrà far leva sul rilevante patrimonio di competenze ed esperienze della Scuola in campo assicurativo e finanziario Sono convinto che la formazione manageriale e l' investimento sulle persone siano fondamentali anche per lo sviluppo del territorio, consentendo di valorizzare le numerose potenzialità esistenti nel campo della ricerca e dell' innovazione ". Per il fondatore e direttore scientifico di MIB Vladimir Nanut , il Presidente Borean , grazie al suo elevato profilo professionale, alle sue diverse esperienze internazionali, al suo dinamismo e al suo legame con la città di Trieste , sarà in grado di apportare quel contributo di idee e di stimoli necessario a sostenere una nuova fase di sviluppo della Scuola . " È un dato di fatto ormai - sottolinea Nanut - che la nostra Scuola è diventata un punto di riferimento in Europa per la formazione nei settori assicurazione, finanza e risk management, muovendosi contemporaneamente in molte direzioni nuove a livello di contenuti, di metodologie e di innovazioni tecnologiche ". Nel nuovo Consiglio di Amministrazione , accanto alle conferme di Giacomo Campora (CEO Allianz Italia Spa), Diego Bravar (Presidente Biovalley), Stefano Venier (CEO Gruppo Hera), Camilla Benedetti (Vice-Presidente Gruppo Danieli), Michela Del Piero (Presidente Banca Popolare di Cividale), Claudio Sambri (già Professore Ordinario Università di Trieste e Consigliere Delegato di MIB), si registrano gli ingressi di Giuseppe Bono (CEO Fincantieri), Zeno D' Agostino (Presidente Porto di Trieste), Diego De Giorgi (Co-CEO Pegasus Europe , consigliere in UniCredit e già alla guida dell' investment banking di Bank of America e Goldman Sachs), inserimenti che rafforzano il rapporto della Scuola con protagonisti assoluti del mondo imprenditoriale e finanziario. Commenti Ci sono altri 0 commenti. Clicca per leggerli.

Ansa

Trieste

Borean (Generali) nuovo Presidente MIB School Management

Più forti rapporti con assicurazioni e finanza. CdA, entra Porto

(ANSA) - TRIESTE, 02 MAR - L' Assemblea dei Soci del MIB Trieste School of Management, la scuola internazionale di formazione manageriale che ha sede principale a Trieste, ha eletto presidente Cristiano Borean, dal 2018 Group Chief Financial Officer del Gruppo Generali, che succede ad Aldo Minucci. Borean, 47 anni, di Trieste, laurea in Fisica all' Università di Trieste e Ph.D in Fisica delle particelle elementari con un esperimento alla Stanford University, ha fatto il suo ingresso in Generali nel 2003, dopo esperienze di ricerca al CERN di Ginevra ed alla Stanford University. In Generali ha avuto una crescita molto rapida. Con il MIB, "realtà di eccellenza nell' alta formazione, il Gruppo Generali ha da lungo tempo una radicata e proficua collaborazione, un rapporto destinato ad accrescersi con l' avvio operativo a Trieste dell' Academy di Gruppo, che potrà far leva sul rilevante patrimonio di competenze ed esperienze della Scuola in campo assicurativo e finanziario", ha affermato Cristiano Borean, "convinto che la formazione manageriale e l' investimento sulle persone siano fondamentali anche per lo sviluppo del territorio". Per il fondatore e direttore scientifico di MIB Vladimir Nanut, la Scuola "è diventata un punto di riferimento in Europa per la formazione nei settori assicurazione, finanza e risk management, muovendosi contemporaneamente in molte direzioni nuove a livello di contenuti, di metodologie e di innovazioni tecnologiche". Nel nuovo CdA, accanto alle conferme di Giacomo Campora (CEO Allianz Italia Spa), Diego Bravar (Presidente Biovalley), Stefano Venier (CEO Gruppo Hera), Camilla Benedetti (Vice-Presidente, Gruppo Danieli), Michela Del Piero (Presidente Banca Popolare di Cividale), Claudio Sambri (già Professore Ordinario Università di Trieste e Consigliere Delegato di MIB), si registrano gli ingressi di Giuseppe Bono (CEO Fincantieri), Zeno D' Agostino (Presidente Porto di Trieste), Diego De Giorgi (Co-CEO Pegasus Europe, consigliere in UniCredit e già alla guida dell' investment banking di Bank of America e Goldman Sachs). (ANSA).

Askanews

Trieste

Generali, il Cfo Borean presidente di Mib School of management

La Scuola consolida rapporti con mondo assicurativo e finanziario

Milano, 2 mar. (askanews) - L' assemblea dei soci di Mib Trieste School of Management, la scuola internazionale di formazione manageriale che ha la sua sede principale a Trieste, ha eletto in qualità di presidente Cristiano Borean, dal 2018 Chief financial officer del Gruppo Generali. Borean, riporta una nota, succede ad Aldo Minucci, a cui l' assemblea ha portato "i più sentiti ringraziamenti per lo spirito di servizio con cui ha rivestito il ruolo in questi anni". Borean, nato a Trieste il 13 ottobre 1973, laurea in Fisica all' Università di Trieste e Ph.D in Fisica delle particelle elementari ottenuto con un esperimento svolto alla Stanford University, fa il suo ingresso in Generali nel 2003, dopo alcune esperienze di ricerca al Cern di Ginevra ed alla Stanford University. All' interno di Generali la sua crescita è molto rapida, prima nel branch Uk e Generali France e poi nella capogruppo: dal 2007 è responsabile della Quantitative Finance e vice responsabile della Strategic Asset Allocation della Capogruppo; dopo aver ricoperto ruoli di responsabilità in Genertel nel 2013 diviene Generali Group Head of Corporate Finance; nel 2015 rientra in Generali France come Chief Financial Officer e membro dell' Executive Committee e nel 2018 consolida la sua crescita con la nomina a Chief financial officer del Gruppo. "Sono onorato ed orgoglioso - ha affermato Borean - di essere stato nominato presidente del Mib, realtà di eccellenza nell' alta formazione con cui il Gruppo Generali ha da lungo tempo una radicata e proficua collaborazione. Un rapporto destinato ad accrescersi con l' avvio operativo a Trieste dell' Academy di Gruppo, che potrà far leva sul rilevante patrimonio di competenze ed esperienze della Scuola in campo assicurativo e finanziario Sono convinto che la formazione manageriale e l' investimento sulle persone siano fondamentali anche per lo sviluppo del territorio, consentendo di valorizzare le numerose potenzialità esistenti nel campo della ricerca e dell' innovazione". Per il fondatore e direttore scientifico di Mib Vladimir Nanut, si legge nella nota, il presidente Borean, grazie al suo elevato profilo professionale, alle sue diverse esperienze internazionali, al suo dinamismo e al suo legame con la città di Trieste, sarà in grado di apportare quel contributo di idee e di stimoli necessario a sostenere una nuova fase di sviluppo della Scuola. "È un dato di fatto ormai - ha sottolineato Nanut - che la nostra Scuola è diventata un punto di riferimento in Europa per la formazione nei settori assicurazione, finanza e risk management, muovendosi contemporaneamente in molte direzioni nuove a livello di contenuti, di metodologie e di innovazioni tecnologiche". Nel nuovo cda, accanto alle conferme di Giacomo Campora (Ceo Allianz Italia), Diego Bravar (Presidente Biovalley), Stefano Venier (Ceo Gruppo Hera), Camilla Benedetti (vice-presidente, Gruppo Danieli), Michela Del Piero (Presidente Banca Popolare di Cividale), Claudio Sambri (già professore ordinario Università di Trieste e Consigliere Delegato di Mib), si registrano gli ingressi di Giuseppe Bono (Ceo Fincantieri), Zeno D' Agostino (presidente Porto di Trieste), Diego De Giorgi (Co-Ceo Pegasus Europe, consigliere in UniCredit e già alla guida dell' investment banking di Bank of America e Goldman Sachs). Inserimenti che "rafforzano il rapporto della Scuola con protagonisti assoluti del mondo imprenditoriale e La finanziario".

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

Messaggero Marittimo

Trieste

Milos ® Terminal Operating System

Redazione

GENOVA Milos ® Terminal Operating System (Tos) di Circle per Trieste Intermodal Maritime Terminal (Timt) nel porto di Trieste diventa pienamente operativo. Oltre a sfruttare la sua integrazione nativa con il Port community system del porto, il Terminal Operating System Milos ® è interoperabile con le piattaforme evolute utilizzate da Samer Co. Shipping e dall'operatore turco Ulusoy entrambi azionisti di Timt. Questo significa sinergia e condivisione in tempo reale delle informazioni tra i diversi attori della supply chain, monitoraggio e registrazione di ogni evento per una reportistica più accurata, maggiore visibilità della disponibilità a banchina, una gestione operativa di trailer e gru più efficiente e una significativa ottimizzazione nella pianificazione e gestione della linea marittima. In altre parole, il nuovo Tos consentirà una visione integrale armonica e in tempo reale di dati, processi e operazioni. Milos® sfrutterà palmari e dispositivi mobili installati sui veicoli che permetteranno di seguire le attività operative sia a piazzale sia sulla nave con l'app mobile caratterizzata da un'interfaccia moderna e intuitiva che permette agli utilizzatori una notevole flessibilità d'uso. Grazie alla nostra suite -spiega Luca Abatello, Ceo di Cirgcle- sarà possibile prendere decisioni più efficaci in maniera più rapida, con il risultato di maggiori produttività ed efficienza operativa.

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

Primo Magazine

Trieste

Milos® Terminal Operating System operativo presso TIMT di Trieste

GAM EDITORI

2 marzo 2021 - CIRCLE Group annuncia la piena operatività di Milos® Terminal Operating System ("TOS") per Trieste Intermodal Maritime Terminal ("TIMT") nel porto di Trieste. Oltre a sfruttare la sua integrazione nativa con il Port Community System del porto di Trieste Sinfomar® (sviluppato da Info.era, software house triesina parte del Gruppo CIRCLE), il Terminal Operating System Milos® per TIMT è interoperabile con le piattaforme evolute utilizzate da Samer & Co. Shipping e dall' operatore turco Ulusoy, entrambi azionisti di TIMT. Queste sinergie permetteranno la condivisione in tempo reale delle informazioni tra i diversi attori della supply chain, il monitoraggio e la registrazione di ogni evento per una reportistica più accurata, maggiore visibilità della disponibilità a banchina, una gestione operativa di trailer e gru più efficiente e una significativa ottimizzazione nella pianificazione e gestione della linea marittima. In altre parole, il nuovo TOS consentirà una visione integrale armonica e in tempo reale di dati, processi e operazioni. Milos® sfrutterà palmari e dispositivi mobili installati sui veicoli che permetteranno di seguire le attività operative sia a piazzale sia sulla nave. L' app mobile è caratterizzata da un' interfaccia moderna e intuitiva e permette agli utilizzatori una notevole flessibilità d' uso.

Ship Mag

Trieste

Trieste, CIRCLE annuncia la piena operatività di Milos per il terminal intermodale

Trieste Il gruppo CIRCLE annuncia la piena operatività di Milos Terminal Operating System (TOS) per Trieste Intermodal Maritime Terminal (TIMT). Oltre a sfruttare la sua integrazione nativa con il Port Community System del porto di Trieste Sinfomar (sviluppato da Info.era, software house triesina parte di CIRCLE), il Terminal Operating System Milos per TIMT è interoperabile con le piattaforme evolute utilizzate da Samer&Co. Shipping e dall'operatore turco Ulusoy, entrambi azionisti di TIMT. Queste sinergie permetteranno la condivisione in tempo reale delle informazioni tra i diversi attori della supply chain, il monitoraggio e la registrazione di ogni evento per una reportistica più accurata, maggiore visibilità della disponibilità a banchina, una gestione operativa di trailer e gru più efficiente e una significativa ottimizzazione nella pianificazione e gestione della linea marittima. In altre parole, il nuovo TOS consentirà una visione integrale armonica e in tempo reale di dati, processi e operazioni. Milos sfrutterà palmari e dispositivi mobili installati sui veicoli che permetteranno di seguire le attività operative sia a piazzale sia sulla nave. L'app mobile è caratterizzata da un'interfaccia moderna e intuitiva e permette agli utilizzatori una notevole flessibilità d'uso. Grazie alla nostra suite sarà possibile prendere decisioni più efficaci in maniera più rapida, con il risultato di maggiori produttività ed efficienza operativa, ha dichiarato Luca Abatello, CEO di CIRCLE, società specializzata nell'analisi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale. CIRCLE è quotata sul mercato AIM Italia organizzato e gestito da Borsa Italiana.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Trieste

Porto di Trieste installa Seabin il cestino per le microplastiche

N. 17 - 3-3-2021 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO PAG. 3

COSCO SHIPPING

COSCO SHIPPING LINES CO, LTD

SERVIZIO NORD EUROPA - NET SERVICE - settimanale

SERVIZIO STATI UNITI - MENA SERVICE - settimanale

SERVIZIO MD1 - settimanale

SERVIZIO MD2 - settimanale

SERVIZIO PNX - NAPLES EXPRESS - settimanale

SERVIZIO AGT - settimanale

SERVIZIO ADR - settimanale

SERVIZIO COSMED - settimanale

SERVIZIO MAF (WEST AFRICA) - ogni 10 giorni

Nel porto di Trieste arriva Seabin, il cestino che raccoglie le plastiche dal mare. L'Autorità di sistema portuale adriatica ha posizionato questo dispositivo che contribuisce a ridurre l'inquinamento dei mari causato dalla plastica. È prodotto da un paio di anni nel mondo da una società omonima australiana, fondata dagli skipper Pete Ceglinski ed Andrew Turton. Consiste in un cestino galleggiante per la raccolta dell'immondizia flottante. È posizionato a filo d'acqua, aspira l'acqua e può arrivare a raccogliere più di mezza tonnellata di rifiuti di questo tipo, non solo pezzi grandi e visibili come i mozziconi di sigaretta, per esempio, ma anche le microplastiche, quelle ingerite dai pesci. Il cestino è efficace soprattutto in aree come i porti dove i detriti e i rifiuti tendono ad accumularsi sempre negli stessi punti. Trieste ne ha installato uno al Molo Fratelli Bandiera, luogo di accumulo della cosiddetta sacchetta. «Siamo consapevoli che Seabin da solo non può risolvere i problemi dell'inquinamento in mare ma può dare un contributo per la pulizia degli specchi acquei, tanto che stiamo valutando il posizionamento di un altro dispositivo nel porto», commenta il presidente dell'Adsp, Zeno D'Agostino.

La Gazzetta Marittima

Trieste

Trieste: partita una diffida su porto vecchio

TRIESTE È guerra sul porto vecchio triestino. Nei giorni scorsi la I.P.R. F.T.T. (International Provisional Representative of the Free Territory of Trieste) ha notificato in italiano ed inglese ai vertici del Comune di Trieste, dell'Autorità Portuale e della Regione una diffida dal sottoscrivere accordi che costituiscano «violazione delle disposizioni dei commi 618 e 619 dell'art. 1 della L. 190/2014, come integrati dall'art. 1 comma 66 lettera b) della L. 205/2017». Si tratta delle norme di legge che stabiliscono i vincoli di destinazione dei beni del Porto Franco Nord, (detto porto vecchio) assegnati al patrimonio disponibile del Comune e del ricavato della loro vendita. La diffida rileva che tali norme obbligano il Comune a vendere tutti quei beni versando l'intero ricavato all'Autorità Portuale, che è obbligata ad utilizzarlo esclusivamente per lo sviluppo del Porto Franco internazionale. La I.P.R. F.T.T. afferma che i contenuti dell'accordo preannunciati nei giorni scorsi alla stampa dal sindaco Dipiazza costituirebbero «un tentativo surrettizio di consolidare e coprire ulteriormente, coinvolgendovi anche la Regione» violazioni di legge commesse sistematicamente in materia dall'Amministrazione Comunale, per le quali pendono dal 2019 denunce penali ora rinnovate ed integrate». La diffida è stata trasmessa per conoscenza anche al commissario del Governo e prefetto di Trieste, al procuratore della Repubblica ed al questore, e precisa che «la commissione indisturbata da anni» di dette violazioni di legge è stata anche «posta all'attenzione delle sedi investigative centrali» anticorruzione.

Corriere del Veneto

Venezia

Mose, l' inverno è costato 15 milioni Il Provveditore: «Troppo, non pago»

Manutenzione cara, 290 mila euro ad alzata. Zincone: cifre eccessive. La difesa del Cvn

Monica Zicchiero

REGIONE ATTUALITÀ

Mose, l'inverno è costato 15 milioni
Il Provveditore: «Troppo, non pago»

Manutenzione cara, 290 mila euro ad alzata. Zincone: cifre eccessive. La difesa del Cvn

Cittadinanza onoraria al Comando dei carabinieri

92
37
55

Il «cecchino con la fionda» incastrato dalle telecamere

Padova, denunciato un 29enne che lanciava biglie d'acciaio senza alcun motivo. S'indaga su altri fatti

VENEZIA Il Mose ha presentato un conto salato per aver salvato Venezia dalle acque alte della stagione autunno inverno 2020-2021: 15 milioni di euro. Ci sono 6 milioni di costi una tantum (tra cui mezzo milione di euro per il noleggio dei container in cui hanno dormito i cento addetti alle squadre allertati di notte per i sollevamenti), e 7 di costi vivi per le 19 alzate delle dighe mobili effettuate tra ottobre e febbraio più altre cinque da oggi a giugno, che potrebbero essere eventuali, irreali o fattuali ma che comunque sono state messe a piè di lista. Un conto troppo salato? Il Provveditorato alle Opere Pubbliche del Triveneto ha stoppato tutto. «Stiamo ancora esaminando la documentazione. Ma secondo me i costi sono troppo alti - annuisce il provveditore Cinzia Zincone- Devo parlare con rispetto di una operazione che, non dimentichiamo, ha salvaguardato Venezia dai danni delle acque alte. Ma ci sono cifre che ci sono sembrate eccessive e stiamo ragionando su quali riconoscere». Il costo stimato per ogni evento era di 150, 180mila euro al massimo. Il Consorzio Venezia Nuova ora guidato dal commissario liquidatore Massimo Miani ha presentato un report da 291mila euro per ogni sollevamento delle paratoie e un totale di 15 milioni per nove mesi di attività alle bocche di porto. La cifra totale corrisponde a quella che aveva ipotizzato l' ex commissario Anac Francesco Ossola, ingegnere e docente che ora è consulente della commissaria sblocca-cantieri Elisabetta Spitz. La direzione locale del ministero delle Infrastrutture vuole vederci più chiaro, a partire dalle cifre che sono state messe nero su bianco per pagare le ottanta persone che hanno trascorso quasi tre mesi di fila alle bocche di porto per essere pronti a far scattare la difesa delle paratoie: 92 euro l' ora per gli ingegneri e i dirigenti e 37 euro l' ora per le maestranze. Fatto sta che gli ingegneri hanno ricevuto un totale forfettario di 900 euro. «E per i tecnici, noi come Kostruttiva abbiamo fornito per ciascuna giornata e nottata di allerta, 50-55 persone sulle 70-80 allertate. E per l' attività svolta tra ottobre, novembre e dicembre, noi che forniamo il 75% del personale abbiamo fatturato 800mila euro», chiarisce il presidente Devis Rizzo. «Costerebbe un patrimonio l' azionamento del Mose, con questi prezzi - riflette il delegato Rsa Piergiorgio Galvani - Ci sono stati tempi d' oro. Ma sono passati». I segretari sindacali di Cgil e Cisl ieri hanno chiesto un incontro al commissario Miani, dopo le rivelazioni del Corriere sui costi del Mose. «Noi dobbiamo sapere quanto costa: la Corte dei Conti ha sollevato già la questione - scandisce il provveditore - Due anni fa avevamo presentato un' ipotesi, che il Cvn aveva contestato. Oggi pretenderemo nome e cognome di tutti coloro che, con grande sacrificio, hanno lavorato in costante stato di allerta, si sono sacrificati di notte e durante le feste per alzare le paratoie in caso di necessità - dice Zincone - Perché dobbiamo essere molto attenti sui costi che ci vengono imputati». Il problema più grave è che l' opera è incompleta: non sono stati ultimati gli impianti, manca l' automazione ed ecco perché ogni volta che si devono alzare le dighe, 80 persone devono passare la nottata alle bocche di porto per farle sollevare. I lavori sono praticamente fermi, né Miani né Spitz hanno presentato i cronoprogrammi. «Abbiamo delle scadenza contrattuali che non sono state rispettare e posso confermare che ho dei dubbi che l' opera possa giungere ad ultimazione al 31 dicembre di quest' anno - chiarisce Zincone - Non voglio sottovalutare

Corriere del Veneto

Venezia

i problemi che ci sono. Ma dubito che le scadenze vengano rispettate». Le imprese, non pagate, hanno messo i motori al minimo. Si sta come d' autunno sugli alberi le foglie, in attesa che lo Stato dia i 516 milioni attesi. Ne ha chiesto conto la scorsa settimana il sindaco Luigi Brugnaro, la commissaria Spitz ha assicurato che erano imminenti. Il Consorzio non fattura, non ha soldi, deve passare la nottata ma l' ipotesi delle imprese socie di far ricorso ad un prestito bancario non ha avuto accoglienza. E dal Consorzio parlano di almeno un altro anno di lavori per completare il Mose.

Corriere del Veneto

Venezia

«Terminal legittimo, i privati pronti a sviluppare il progetto»

Il terminal delle crociere a Marghera fa litigare industria-li e ambientalisti. «Il bando del Porto per il progetto è legittimo - interviene Filippo Olivetti, delegato alle Infrastrutture di Confindustria - Le banchine sono gestite dall' Autorità di sistema e date in concessione, i i proprietari delle aree sono pronti a sviluppare un progetto di terminal crocieristico. Di chi è invece la competenze delle acque dove verrebbe fatto il progetto Duferco? Ricordo che il Comune di Cavallino si è sempre dichiarato contrario». Olivetti risponde all' ex componente della commissione Via Andreina Zitelli che aveva definito «illegittimo» il bando per il progetto di un terminal nel canale industriale nord lato nord. «La delibera del Porto per il bando è del luglio del 2020 molti mesi prima dell' ultimo Comitatone dove si parla di un terminal provvisorio dopo le dovute valutazioni ambientali», dice Zitelli.

VENEZIA E MESTRE

La nomina del sindaco
Ceron è il nuovo direttore generale Scoppia la polemica sul doppio ruolo

A sorpresa riaprono Palazzo Ducale e Correr Bagarre sui conti

I compensi dei dirigenti e 22 mila euro la casa in affitto

La polemica sulle navi a Marghera
«Terminal legittimo, i privati pronti a sviluppare il progetto»

I negozianti coraggiosi di Piazza Ferretto cinque riaperture in pochi mesi Franceschi: proprietari più disponibili

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la salvaguardia

La laguna al centro delle attenzioni del nuovo ministro Enrico Giovannini

Sollecito dell' Ufficio legislativo per completare gli iter sospesi dell' Autorità. L' incompatibilità di Spitz e il nuovo Statuto

ALBERTO VITUCCI

VENEZIA

La laguna al centro delle attenzioni del nuovo ministro Enrico Giovannini

Sollecito dell'Ufficio legislativo per completare gli iter sospesi dell'Autorità. L'incompatibilità di Spitz e il nuovo Statuto

L'ex ospedale al Mare la variante è pronta per l'ok del Consiglio

Morris Ceron, 44 anni nuovo direttore generale

Venezia in primo piano nell' agenda del nuovo ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini. Poche ore dopo aver assunto l' incarico, il ministro ha inviato ai direttori generali del ministero e ai dirigenti degli uffici periferici una dettagliata memoria. Con le richieste e le scadenze da rispettare sui provvedimenti che il governo dovrà emanare. Sei riguardano appunto la laguna e l' Autorità. La lettera dell' Ufficio legislativo del ministero di Porta Pia dà una settimana di tempo agli uffici per fornire la documentazione necessaria ad avviare l' iter dei provvedimenti attuativi ancora fermi. Il più importante, bloccato dall' ottobre scorso, è la nomina del presidente dell' Autorità per la Laguna. Serve un Dpcm firmato dal premier Draghi, su proposta del ministro. Nella memoria il ministero informa il Provveditorato alle Opere pubbliche che il 23 novembre scorso era stato richiesto al ministero della Funzione pubblica se esistessero "ragioni ostative all' attribuzione dell' incarico alla commissaria del Mose Elisabetta Spitz". In quel periodo la nomina sembrava cosa fatta. Ma il ministero ha risposto che non è possibile nominare pensionati della Pubblica amministrazione. E l' iter si è bloccato. Tra gli atti da perfezionare, il ministero ricorda anche la nomina del presidente e dei due Revisori dei Conti più due supplenti, il trasferimento dei dipendenti del Provveditorato alle Opere pubbliche nel l' organico dell' Autorità. E, ancora, l' individuazione dei beni che costituiscono il patrimonio iniziale e la data di inizio dell' operatività dell' Autorità. Infine, lo Statuto. Da cui dipenderanno poteri e ambiti di intervento della nuova struttura, che dovrà assorbire il Provveditorato e anche il Consorzio Venezia Nuova, destinato alla liquidazione dopo la conclusione dei lavori del Mose. Un punto delicato. Perché il 15 ottobre scorso la commissaria Spitz aveva proposto di sua iniziativa alla ministra Paola De Micheli una bozza. Che aveva sollevato polemiche. Per i poteri concessi al presidente. E per lo scarso peso affidato agli enti locali, che già si trovano in minoranza nel Comitato di gestione (tre contro quattro dei ministeri). Ma anche per l' effettiva competenza della commissaria sulle decisioni per la nuova Autorità. Il decreto di nomina, del novembre 2019, limita i suoi poteri a sovrintendere alla conclusione dei lavori del Mose. La Provveditora alle Opere pubbliche Cinzia Zincone ribadisce come siano distinti i ruoli del Consorzio, del concedente (lo Stato, attraverso l' ufficio lagunare delle Infrastrutture, cioè il Provveditorato ale Opere Pubbliche) e la commissaria. Il Provveditorato ha inviato una sua bozza di Statuto a Roma. Che ora andrà in discussione al ministero. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Mose, l' accusa dei costruttori: «Cantieri fermi lavoratori a rischio»

`Per Giovanni Salmistrari (Ance) non c' è stata discontinuità «L' opera funziona ma ci sono troppe conflittualità quotidiane»

Venezia

Mose, l'accusa dei costruttori: «Cantieri fermi lavoratori a rischio»

Per Giovanni Salmistrari (Ance) non c'è stata discontinuità «L'opera funziona ma ci sono troppe conflittualità quotidiane»

La lettera

Le remiere, l'alternativa per i giovani

Iuav, premio alle migliori tesi di laurea con uno sguardo al futuro post pandemia

Morte a Rialto, definitiva la condanna al gondoliere

SALVAGUARDIA VENEZIA I cantieri del Mose sono praticamente fermi. E La governance della grande opera - con i suoi tanti vertici, spesso in lite tra loro si è dimostrata un fallimento, che investe anche il commissario sblocca cantieri. Sono accuse durissime, quelle di Giovanni Salmistrari, presidente dell' Ance di Venezia. Non è la prima volta che il rappresentante dei costruttori punta il dito sulla gestione del sistema Mose. Stavolta il suo intervento prende le mosse dal novembre 2019, quando «giustamente, si prese coscienza del fatto che la situazione andava radicalmente cambiata, e in tempi rapidissimi. A più di un anno da quel tragico evento, possiamo dire che a tutti quei sacrosanti propositi, di concreto non è seguito nulla. Oggi ci ritroviamo in una situazione a dir poco surreale, e, se possibile, ancor peggiore». LA GOVERNANCE «La tanto annunciata discontinuità rispetto alla governance è rimasta solo nelle intenzioni: eccezion fatta per l' avv. Fiengo (uno dei due amministratori del Cvn, ndr.), non è andato a casa nessuno di chi prima dell' alluvione portava la responsabilità gestionale - ricorda Salmistrari -. O si sono aggiunte figure nuove, oppure chi c' era prima con un certo ruolo, continua ad esserci anche adesso sotto altra veste. Con il risultato che, anziché semplificare, si è ulteriormente complicato il quadro, confondendo ancor di più i confini tra le diverse competenze in campo. Non stupisce che una siffatta accozzaglia e sovrapposizione di figure apicali possa generare diversità di opinioni, punti di vista diversi, fino ad esplodere nelle quotidiane conflittualità quotidiane». CONTRADDIZIONI & RISCHI Il risultato sono quelle che Salmistrati chiama le «contraddizioni del caso Mose»: «I cantieri (tutti) sono praticamente fermi da mesi, compresi quelli più attenzionati alle bocche di porto: sta prendendo sempre più corpo la sciagurata ipotesi che nemmeno questi vengano conclusi entro la fine dell' anno». È vero che il Mose ha cominciato a funzionare, «fatto di assoluta rilevanza positiva», ma con un «largo impiego di manodopera delle imprese, proprio perché gli impianti sono ben lontani dall' essere conclusi». Salmistrari cita poi il «silenzio assordante che circonda la riqualificazione dell' Arsenale, e il dimenticatoio dove sembra essere finito il Piano Europa. Dopo un anno dalla nomina del commissario sblocca cantieri, una situazione del genere non può che rappresentare il fallimento dello spirito che aveva accompagnato l' affidamento dell' incarico e il totale svilimento delle aspettative che lo stesso aveva generato». Salmistrari arriva al nodo delle imprese consorziate, che vantano crediti per 20 milioni di euro, ancora inascoltate «nonostante i ripetuti appelli». Il rischio è della «tempesta perfetta, che travolge le imprese non pagate, e mette a repentaglio 1500 posti di lavoro». «Altrettanto grave il pericolo di ritrovarsi di fronte all' ennesima incompiuta, con la mancata realizzazione delle opere complementari e di compensazione ambientale». Un «danno epocale» che non ricadrebbe sui vari commissari o governanti, ma sul territorio. L' appello di Salmistrari è di fare di tutto per evitarlo. «Provarci è un dovere». (r. br.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Operazione ripascimento: al lavoro due superdraghe

`Ordinanza della Capitaneria per il prelievo della sabbia da depositare lungo la battigia `Le operazioni si terranno esclusivamente dinanzi alla diga di San Felice e alle foci

ROBERTO PERINI

Chioggia

Operazione ripascimento: al lavoro due superdraghe

Insieme ArTe: «Stop al cemento, più verde e cultura»

"Agricoltura di precisione": meno fertilizzanti, più resa

Dopo il sit-in il comitato insiste: «Riaprite la Batteria San Felice»

CHIOGGIA Il Comando della Capitaneria ha predisposto l' ordinanza che fissa ogni dettaglio dell' operazione di ripascimento delle spiagge clodiensi che si concluderà entro la metà del maggio prossimo. La sabbia prelevata al largo sarà depositata lungo la battigia, vistosamente erosa dalle mareggiate dei mesi scorsi. La persistenza del fenomeno conferma ancora una volta l' inefficacia delle scogliere sommerse (soffolte), posate alcuni anni orsono parallelamente alla battigia che, in teoria, avrebbero dovuto mitigare gli effetti devastanti della risacca. Il mare divora il litorale (che un tempo tendeva ad espandersi) da quando gli sbocchi degli estuari dell' Adige e del Brenta furono dotati delle dighe che ora spingono l' acqua dolce inquinata ma ricca di sedimenti verso il largo. Precedentemente alla realizzazione dei moli, i fortunali non provocavano danni perché la sottrazione della sabbia provocata dalla risacca veniva ampiamente compensata dall' immediato apporto del materiale in uscita dalle foci, allora non protette dalle dighe. In ultima analisi, l' erosione altro non è che il più evidente effetto collaterale indotto da opere idrauliche senza le quali gli agenti inquinanti si diffonderebbero inesorabilmente lungo la fascia balneabile. RESTRIZIONI ALLA NAVIGAZIONE La Capitaneria ha indicato i luoghi precisi dai quali dovrà essere prelevata la sabbia da depositare lungo la battigia. I dragaggi potranno aver corso esclusivamente dinanzi alla diga di San Felice, più o meno davanti alla bocca di porto, e dirimpetto alle foci, proprio laddove va a sedimentarsi buona parte del materiale che un tempo finiva in spiaggia. I tratti di mare sono stati definiti anche di comune accordo col consorzio Cogevo, cui aderiscono i pescatori di vongole. Le operazioni comporteranno l' impiego di quattro imbarcazioni specializzate, oltre alla moderne draghe Excalibur e Destriero, appartenenti alla Nuova Coedmar di Chioggia, azienda specializzata nei lavori marittimi. La prima è dotata di una sorta di grande fresa rotante a coltelli, collegata a una turbina aspirante in grado risucchiare dal fondo enormi quantitativi di sabbia mista ad acqua. Un altro impianto la trasferisce direttamente nei punti da ripascere, mediante una tubatura galleggiate sotto pressione. Le operazioni, già in atto, comportano l' adozione di restrizioni alla navigazione ed alla pesca. Le unità in transito in prossimità delle zone d' intervento devono procedere alla minima velocità di manovra. Durante la notte, l' area occupata dalla draga e dalla condotta è delimitata da boe luminose. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Savona News

Savona, Vado

Alassio, ecco la "Gino Cucco": al via i lavori di ripascimento (FOTO)

Melgrati: "Ho parlato con il proprietario della nave: entro due mesi dovrebbero finire questo intervento fondamentale per presentarci all' estate con una spiaggia rinnovata e finalmente profonda"

SAVONA NEWS

/ ATTUALITÀ

Alassio, ecco la "Gino Cucco": al via i lavori di ripascimento (FOTO)

Melgrati: "Ho parlato con il proprietario della nave: entro due mesi dovrebbero finire questo intervento fondamentale per presentarci all'estate con una spiaggia rinnovata e finalmente profonda"

La "Gino Cucco" è una TSHD (Trailing Suction Hopper Dredger), ovvero una draga a strascico aspirante, auto-caricante, auto-refluente, dotata di una capienza lorda di tramoggia di 1.400 m³, all' interno della quale viene riversato il materiale dragato. È l' unica draga italiana di tipologia TSHD. Monta il più grande escavatore idraulico in Italia e si presta molto bene per interventi di ripascimento. Dall' alba di stamani è nella Baia di Alassio per le operazioni di aggancio della tubatura di circa 250 metri che la ditta incaricata del ripascimento strutturale del litorale alassino ha montato nei giorni scorsi sulla spiaggia in prossimità di Passeggiata Ciccione. Trainato il tubo perpendicolare alla linea della spiaggia, la Gino Cucco farà rotta per il Porto di Savona dove allestirà il "cantiere a terrra" per le operazioni di ripascimento nella città del Muretto. Domani mattina tornerà nella Baia di Alassio per iniziare il prelievo delle sabbie, oltre 120 mila metri cubi, dalla cava sottomarina tra la Cappelletta e l' Isola Gallinara " Finalmente abbiamo visto la nave, è arrivata ed è immediatamente operativa - il primo commento del sindaco Marco Melgrati, che stamani con il vicesindaco Galtieri ha supervisionato il cantiere - Questo ripascimento, da 50metri cubi per metro lineare, per fortuna si appoggerà su una spiaggia che, grazie all' alta pressione di questi giorni, è tornata a caratterizzare il litorale della città e ci fa sperare in un risultato di grandissimo impatto. Ho parlato con il proprietario della nave: entro due mesi dovrebbero finire questo intervento fondamentale per presentarci all' estate con una spiaggia rinnovata e finalmente profonda e non avere più i problemi che tutta la città ha dovuto registrare dopo le mareggiate degli ultimi anni" .

La Gazzetta Marittima

Savona, Vado

Con Dante Labs laboratori mobili

GENOVA 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. 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.

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

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Genova

Tavolo in prefettura sullo sciopero in porto

L' appuntamento è fissato oggi alle 10: si collegheranno con la Prefettura di Genova tutti i protagonisti dello sciopero nel porto di Genova previsto per venerdì. Ci saranno i sindacati, i terminalisti, Regione e Comune. L' obiettivo è capire se ci sono gli spazi per smorzare i toni. Cgil, Cisl e Uil rimangono comunque sulle barricate e incassano anche la solidarietà della Fiom: «Piena solidarietà alla Culmv e a tutti i lavoratori del porto di Genova che sciopereranno contro l' arroganza dei terminalisti genovesi che vogliono mettere in discussione organizzazione del lavoro e diritti dei lavoratori portuali». Sul tavolo c' è sempre il conflitto scaturito dalla lettera scritta dai terminalisti.

PORTI ITALIANI

La Spezia, primi passi per la ZIs Brindisi amplia la zona franca

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

I signori del porto i camalli e la pace sociale

Massimo Minella

la Repubblica
Genova
Sanremo diventa arancione
Intervista all'epidemiologo Icardi: "Il vaccino funziona, adesso però bisogna accelerare"
I signori del porto i camalli e la pace sociale
Il Turismo perde 752 milioni in un anno per l'emergenza sanitaria
Crisi, le donne in trappola con i contratti precari
Farello "Sinistra al bivio al Pd ligure serve il congresso"
La sera del derby con l'ombra del Covid in casa Samp
La pandemia non molla, riparte il mercato delle case in campagna

Tutti in Prefettura, oggi alle 10, regione, comune, authority, terminalisti, Culmv e sindacati. Tutti, anche se in videoconferenza, come succedeva in passato, quando il porto rischiava di accendersi, compromettendo la pace sociale. Anche ora il rischio è grosso, dopo una vicenda che ha tratti quasi incomprensibili, al limite del paradossale. L'antefatto è la conclusione di una vicenda che, per mesi, ha tenuto in scacco il porto di Genova: la chiusura del bilancio 2019 della Culmv. All'accordo si arriva a precise condizioni, con i terminalisti che accettano ancora una volta di intervenire con un adeguamento tariffario per consentire alla Compagnia di bilanciare costi e ricavi dell'esercizio e con i camalli che si impegnano a rivedere il loro piano industriale, con vincoli ancor più rigidi sull'efficientamento e sul controllo dei conti. Tutto risolto? Così sembra, dopo un lavoro minuzioso di mediazione e di sintesi condotto dall'authority. Arriva il giorno ufficiale della firma del patto e il presidente dei terminalisti, Beppe Costa, mostra al presidente Paolo Signorini una lettera firmata dai privati del porto. La lettera non viene consegnata ufficialmente e quindi protocollata, ma viene appunto mostrata. È quindi una sorta di avviso, di avvertimento sulla possibilità di dar seguito a quanto sostenuto per iscritto. E i contenuti sono davvero pesanti, perché a Palazzo San Giorgio si imputa in sostanza un mancato controllo sulle attività della Culmv che dal 2013 a oggi avrebbero costretto i privati ad adeguare le tariffe ogni fine anno, per consentire ai portuali di chiudere il bilancio. Il monopolio della Compagnia sui picchi di traffico (conseguenza in realtà soltanto della vittoria di un bando pubblico di gara) sarebbe andato oltre, fino al limite dell'abuso di una posizione dominante. l segue a pagina 7

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

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Il commento

I signori del porto i camalli la pace sociale

Genova Cronaca

I signori del porto i camalli la pace sociale

Re David: "Intervenire sull'ex Ilva Piaggio, dove sono le imprese italiane?"

FIOM CGIL

segue dalla prima di cronaca Una " diffida" che porta con sé ha anche un numero che i terminalisti vorrebbero recuperare: 8 milioni, cioè quanto versato sotto forma di " adeguamento tariffario" in tutti questi anni. La reazione dell' authority è fra l' imbarazzo e lo sconcerto, visti i lunghi mesi di trattativa e il risultato finale dell' accordo. Quella dei sindacati è immediata e conduce allo sciopero fissato per il 5 marzo. Nel frattempo, inizia un lavoro riservato di ricucitura e mediazione che approda in Prefettura. Ma che cosa ha spinto così avanti i terminalisti che proprio sulla Compagnia fanno leva per non caricarsi di quei costi fissi che pregiudicherebbero i loro bilanci? Claudio Burlando, che da ministro dei Trasporti diede vita alla legge di riforma del lavoro portuale, in una intervista a Repubblica ha invitato i privati a guardare avanti, suggerendo di superare le incomprensioni di queste ultime settimane, ma anche le tensioni interne che potrebbero addirittura spingere qualcuno a rompere l' unicità del riconoscimento in Confindustria e a dar vita a una nuova associazione di categoria (come già accaduto per gli armatori). Ma davvero si vuole arrivare a tanto? Oppure si farà prevalere il desiderio di pace sociale e si ritroverà l' intesa smarrita? Il tavolo convocato stamattina dalla prefetta Carmen Perrotta ha proprio questo obiettivo. Come finirà? C' è un precedente analogo, ancor più drammatico, e una "coincidenza" positiva. Fu quando più d' uno, nel 2009, arrivò ad accarezzare l' idea di dare una spallata alla Compagnia, mettendo in gara tutta quanta l' organizzazione del lavoro del porto. Il risultato sarebbe stata una frammentazione del ciclo del lavoro, uno spezzettamento delle attività di carico e scarico che avrebbe finito anche per pregiudicare la sicurezza. Fu l' ultima grande battaglia combattuta (e vinta) da Paride Batini, il console già fiaccato dalla malattia e ferito da un avviso di garanzia in un' inchiesta da cui risoltò totalmente estraneo (ma questo avvenne dopo la sua morte). Al timone della Prefettura, anche allora, c' era una donna, Anna Maria Cancellieri, una prefetta che negli anni successivi sarebbe stata commissaria a Bologna e poi ministro. Alla fine arrivò l' accordo. - (massimo minella)

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Signorini Diga e depositi il dibattito pubblico è la rotta per unire porto e città

Massimo Minella

Genova

Signorini "Diga e depositi il dibattito pubblico è la rotta per unire porto e città"

la generale
Servizio 24 ore su 24
010.41.42.41
800.721.999
www.lageneralepompefunebri.com

C'è la diga, con il dibattito pubblico appena concluso. E ci sono i depositi costieri, che il dibattito si preparano a viverlo puntando a dare soluzione a un problema che sembra non averne. Paolo Signorini, presidente dell'autorità di sistema portuale, ne parla come della rotta giusta per far dialogare porto e città. Non più soggetti confliggenti, dove il primo cresce a danno del secondo e viceversa, ma come due parti della stessa unità, quella appunto di una città portuale che proprio con la diga e l'ingresso dall'imboccatura di levante allarga i suoi confini, consentendo alle grandi navi di entrare e uscire in sicurezza. Ma c'era davvero la necessità di fare un dibattito pubblico su un'infrastruttura sostanzialmente condivisa da tutti, presidente Signorini? «Eccome se c'era. E mi fa piacere che ne sia rimasto colpito anche il sindaco Bucci che ora lo riproporrà per dare una soluzione al problema dei depositi costieri. Il dibattito pubblico ha fatto capire a tutti che questo è il metodo per avvicinare le persone ai grandi temi e unire così ancor di pià il porto e la città». Ma se dovesse riassumere in poche parole quello che è accaduto con la decisione appena presa con la diga lei quali userebbe? «Ne uso una sola, accessibilità. La diga aumenterà l'accessibilità del porto di Genova, ma direi di Genova in generale, città che ha sempre problemi di interferenze fra le sue attività, perché è stretta fra il mare e i monti». Si riferisce al caso del cono aereo? È ottimista sull'esito del tavolo con l'Enac? «Sarebbe stato facile radicalizzare lo scontro, ci hanno anche provato, ma io credo che la cosa migliore sia mettere sul tavolo le proprie istanze e discutere. L'Enac fa il suo, nel senso che non può non sostenere tesi a sostegno dell'operatività dell'aeroporto in un'ottica di assoluta sicurezza. Noi cerchiamo solo di risolvere i problemi». A un certo punto pareva anche che il dibattito aprisse a nuove opportunità per le riparazioni navali e la nautica... «Sì, abbiamo iniziato a riflettere sulla possibilità di espandere le aree operative delle riparazioni navali e della nautica. Il nuovo canale garantisce effettivamente più spazio, ma la Capitaneria ha sostenuto l'esigenza di separare i flussi. Io sono d'accordo, ora va bene così, poi ci lavoreremo». Il dibattito pubblico si trasferisce adesso sui depositi costieri, con il coinvolgimento dell'università. Si tratta di un tema non proprio condiviso come quello della diga... «Sì, ma proprio questo strumento ci consentirà di mettere in campo tutte le proposte e poi di valutarle. Il percorso è ugualmente corretto». La diga si è rivelata nel corso del dibattito una infrastruttura non solo di protezione, ma anche di produzione di energia. Poi però sono arrivate nuove idee, come quella del sindaco Bucci di farne anche una banchina per i depositi costieri. Ma così non si rischia di allungare i tempi delle decisioni? «No e le spiego perché. Noi metteremo a gara il progetto di fattibilità scelto per avere quello l'esecutivo che ci porterà ad aprire i cantieri. Ma terremo anche conto in fase progettuale di tutte le migliorie che ci sono state proposte. Siamo di fronte a una piattaforma per nuove funzioni e quindi possiamo valutarle e acquisirle anche dal punto di vista progettuale senza rallentare i tempi». Un tema importante è quello della sostenibilità. La diga si candida a produrre energia da fonti rinnovabili, vento, sole, moto ondoso... «È vero, ma la sostenibilità non è soltanto questo, che pure è un aspetto fondamentale. Costruire una diga a più di 500 metri da quella attuale significa spostare più al largo le grandi navi all'i ngresso e all'uscita e anche le loro manovre. E anche questo è importante».

L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Genova, battaglia contro l'ex works

Ciclo di webinar per spiegare che la logistica è più semplice di quanto sembri

L'AVVISATORE MARITTIMO

L'ADSP DELL'AUTORITÀ PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE

Genova, battaglia contro l'ex works

Ciclo di webinar per spiegare che la logistica è più semplice di quanto sembri

Fincantieri, la pandemia pesa sui conti del 2020
Il ritorno al dividendo è previsto l'anno prossimo

ALBERTO GHIARA GENOVA. Tre quarti delle aziende dell'area più industrializzata d'Italia, fra Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia Romagna, non si occupano del trasporto e della logistica dei propri prodotti nelle operazioni di export, preferendo utilizzare il cosiddetto ex-works. Il danno per l'economia italiana è enorme, perché il valore aggiunto corrispondente viene capitalizzato dalla catena logistica del compratore estero. Per andare a intaccare questo fenomeno, l'Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale e la Camera di commercio di Genova hanno lanciato un'iniziativa formativa unica nel suo genere, rivolta alle imprese, perché superino paure e diffidenze nei confronti della gestione logistica del proprio prodotto. È la prima volta - spiega Silvio Ferrando, funzionario dell'Authority - che è stata firmata una convenzione fra Autorità di sistema e Camera di commercio. Utilizzando il soggetto camerale Promos come braccio operativo e il supporto tecnico di Cisco (Centro studi container) è stata organizzata una serie di seminari che accompagnerà le imprese partecipanti per tutto il 2021 e parte del 2022. Oggi il 73 per cento delle imprese utilizza l'ex-works; dieci anni fa era il 63 per cento; il nostro obiettivo è invertire la tendenza e recuperare almeno dai 3 ai 5 punti percentuali e avvicinarci a altri paesi come Francia (20 per cento di ex works), Germania (15 per cento) e Spagna (25 per cento). Un primo webinar introduttivo si è svolto la scorsa settimana, rivolto soprattutto alle piccole e medie imprese, quelle più interessate da questo fenomeno. All'incontro hanno partecipato 84 aziende del Nord Italia, un buon inizio con un numero che potrebbe ancora aumentare nel corso dell'anno. L'interessamento da parte dei porti di Genova e Savona è dovuto al fatto che utilizzare la catena logistica estera spesso significa che i porti scelti sono quelli dell'Europa settentrionale. Spesso - spiega Ferrando - spedizionieri italiani lavorano coem corrispondenti per altre realtà e la fattura viene emessa all'estero. La merce viene spedita a Nvocc che fanno il consolidamento dei contenitori fra Rotterdam e Anversa, meno a Amburgo. Un'analisi di Authority assieme a Spediporto e Sogei ha mostrato che dietro ai circa 800 mila teu che si stima viaggino dall'Italia verso i porti del Northern Range ci sia soltanto una decina di grandi spedizionieri esteri. Addirittura, a Genova sono nate 8 case di spedizione che lavorano soltanto con l'estero, come transitari. Il ciclo di webinar è nato sulla scia di uno studio che l'Autorità di sistema, direzione comunicazione e marketing, ha commissionato lo scorso anno al centro studi Srm (del gruppo Banca Intesa), ponendo 35 domande a 500 imprese di Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia Romagna, che rappresentano il principale bacino d'utenza dei porti della Liguria occidentale. Su circa 2,5 milioni di teu movimentati, 1,3 hanno origine o destinazione la Lombardia, 0,6 il Piemonte, 0,3 l'Emilia Romagna, 0,25 il Veneto e 0,15 la Toscana e il Centro Italia. Il problema a cui vogliono sopperire i seminari è che Genova e Savona sono utilizzate soprattutto da piccole e medie imprese, che conoscono poco e temono il ciclo logistico, considerato complicato, costoso e pieno di documenti incomprensibili. Un pregiudizio che la convenzione fra Authority e Camera di commercio vuole adesso scardinare per mostrare come la digitalizzazione abbia radicalmente modificato lo scenario. Dallo studio di Srm - ricorda Ferrando - merge che il 48 per cento delle imprese sceglie l'ex-works perché vuole mantenere basso il prezzo, il 47 per cento perché vuole cedere il rischio all'acquirente, il 7 per cento perché ritiene di non avere una struttura adeguata a occuparsene. Sono motivazioni che abbiamo capito, ma che sono sbagliate. Il processo si è semplificato moltissimo, adeguandosi alle

normative europee, e qualsiasi impresa è in grado di governarlo senza eccessivi problemi, Anche la dogana italiana non è più quella di dieci anni fa.

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

Fiom Genova e Tigullio su sciopero 5 marzo: "Solidarietà a Culmv e lavoratori portuali"

Il direttivo della Fiom di Genova e Tigullio esprime "la piena solidarietà alla Culmv e a tutti i lavoratori del porto di Genova

Il direttivo della Fiom di Genova e Tigullio esprime "la piena solidarietà alla Culmv e a tutti i lavoratori del porto di Genova che sciopereranno venerdì 5 marzo ". Lo sciopero è stato indetto contro i terminalisti genovesi "che vogliono mettere in discussione organizzazione del lavoro e diritti dei lavoratori portuali", si legge nella nota. "La Fiom - prosegue la nota - sarà sempre presente a fianco dei portuali genovesi, sostenendo le mobilitazioni promosse per respingere questi attacchi, a partire dallo sciopero indetto per il prossimo venerdì 5 marzo".

Genova Post

Genova, Voltri

Sciopero porto di Genova, la solidarietà della Fiom: "Pronti a lottare con voi"

"La Fiom sarà sempre presente a fianco dei portuali genovesi metalmeccanici sostenendo le mobilitazioni promosse per respingere questi attacchi"

Redazione

Genova. Solidarietà della Fiom ai lavoratori portuali di Genova in vista dello sciopero del porto indetto per venerdì dai sindacati dopo la ormai famosa lettera di terminalist i. Questa mattina il direttivo della Fiom di Genova e Tigullio, riunito alla sala chiamata per l' assemblea generale sul nuovo contratto, ha approvato un ordine del giorno in cui 'esprime la piena solidarietà alla Culmv e a tutti i lavoratori del porto di Genova che sciopereranno venerdì 5 marzo contro l' arroganza dei terminalisti genovesi che vogliono mettere in discussione organizzazione del lavoro e diritti dei lavoratori portuali'. 'Terminalisti perennemente in lite tra loro - ricorda la Fiom - ma uniti quando si tratta di spremere maggiori profitti da spartirsi, a discapito della sicurezza sul lavoro, nel segno della precarietà e della frammentazione'. 'La Fiom sarà sempre presente a fianco dei portuali genovesi - dice il sindacato dei metalmeccanici - sostenendo le mobilitazioni promosse per respingere questi attacchi, a partire dallo sciopero indetto per il prossimo venerdì 5 marzo'. Per tentare i extremis di scongiurare una mobilitazione con probabile corteo, domani mattina si terrà un tavolo urgente in Prefettura con tutte le parti convocate.

larepubblica.it (Genova)

Genova, Voltri

Porto, domani il vertice in Prefettura per scongiurare lo sciopero

Dopo la lettera dei terminalisti e la replica dei sindacati, si tenterà una mediazione per non compromettere la pace sociale

Massimo Minella

Genova

Porto, domani il vertice in Prefettura per scongiurare lo sciopero

Dopo la lettera dei terminalisti e la replica dei sindacati, si tenterà una mediazione per non compromettere la pace sociale

Tutti in Prefettura, domattina alle 10, Regione, comune, autorità portuale, terminalisti, Compagnia Unica e sindacati. Tutti, anche se in videoconferenza, come succedeva in passato, quando il porto rischiava di accendersi, compromettendo la pace sociale. Anche adesso il rischio è grosso, dopo una vicenda che ha tratti quasi incomprensibili, al limite del paradossale. L' antefatto è la conclusione di una vicenda che, per mesi, ha tenuto in scacco il porto di Genova: la chiusura del bilancio 2019 della Compagnia Unica. All' accordo si arriva a precise condizioni, con i terminalisti che accettano ancora una volta di intervenire con un adeguamento tariffario che consente di bilanciare costi e ricavi dell' esercizio e con la Compagnia Unica che si impegna a rivedere il suo piano industriale, con vincoli ancor più rigidi sull' efficientamento e sul controllo dei conti. Tutto risolto? Così sembra, dopo un lavoro minuzioso di mediazione e di sintesi condotto dall' autorità di sistema portuale. Arriva il giorno ufficiale della firma del patto e il presidente dei terminalisti genovesi, Beppe Costa, mostra al presidente Paolo Signorini e al segretario generale Marco Sanguiineri una lettera firmata dai privati del porto. La lettera non viene consegnata ufficialmente e quindi protocollata, ma viene appunto mostrata. E' quindi una sorta di avviso, di avvertimento sulla possibilità di dar seguito a quanto sostenuto per iscritto. E i contenuti sono davvero pesanti, perché a Palazzo San Giorgio si imputa in sostanza un mancato controllo sulle attività della Culmv che dal 2013 a oggi avrebbero costretto i privati ad adeguare le tariffe ogni fine anno, per consentire ai portuali di chiudere il bilancio. Il monopolio della Compagnia sui picchi di traffico (conseguenza in realtà soltanto della vittoria di un bando pubblico di gara) sarebbe andato oltre, fino al limite dell' abuso di una posizione dominante. Una "diffida" durissima che porta con sé ha anche un dato economico che i terminalisti vorrebbero recuperare: 8 milioni di euro, cioè quanto versato sotto forma di "adeguamento tariffario" in tutti questi anni. La reazione dell' authority è fra l' imbarazzo e lo sconcerto, visti i lunghi mesi di trattativa e il risultato finale dell' accordo. Quella delle organizzazioni sindacali è immediata e conduce rapidamente alla convocazione di uno sciopero per il 5 marzo. Nel frattempo, inizia un lavoro riservato di ricucitura e mediazione che approda in Prefettura. Ma che cosa ha spinto così avanti i terminalisti del porto che proprio sulla Compagnia Unica fanno leva per non caricarsi eccessivamente di costi fissi che pregiudicherebbero i loro bilanci? Claudio Burlando, che da ministro dei Trasporti diede vita alla legge di riforma del lavoro portuale, in una intervista a Repubblica ha invitato i terminalisti a guardare avanti, suggerendo di superare le incomprensioni e le tensioni di queste ultime settimane. Ma l' invito è diretto anche a superare le tensioni interne alla componente privata che potrebbe addirittura spingere qualcuno a rompere l' unicità del riconoscimento in Confindustria e a dar vita a una nuova associazione di categoria (come già accaduto per gli armatori). Davvero si vuole arrivare a tanto? Oppure si farà prevalere il desiderio di pace sociale e si ritroverà l' intesa smarrita? Il tavolo convocato domattina dalla prefetta Carmen Perrotta ha proprio questo obiettivo. Come finirà? C' è un precedente analogo, ancor più drammatico, e una "coincidenza" positiva. Fu quando più d' uno, nel 2009, arrivò ad accarezzare l' idea di dare una spallata alla Culmv, mettendo in gara tutta quanta l' organizzazione del lavoro del porto. Il risultato

sarebbe stata una frammentazione del ciclo del lavoro, uno spezzettamento delle attività di carico e scarico che avrebbe finito anche per pregiudicare la sicurezza. Fu l' ultima grande battaglia combattuta da Paride Batini, il console già fiaccato dalla malattia e ferito da un avviso di garanzia in un' inchiesta

da cui risoltò totalmente estraneo (ma questo avvenne dopo la sua morte). Al timone della Prefettura, anche allora, c' era una donna, Anna Maria Cancellieri, negli anni successi chiamata a ricoprire la carica di ministro. Alla fine arrivò l' accordo.

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Sciopero in porto, vertice in Prefettura per evitare il caos

di Matteo Cantile marted 02 marzo 2021 GENOVA - Evitare lo sciopero in porto di questo venerdì che, complice la situazione disastrosa delle autostrade, si trasformerebbe in un' apocalisse a due e quattro ruote: è questo l' obiettivo del prefetto di Genova, Carmen Perrotta, che per domattina alle 10 ha convocato tutte le parti coinvolte in una difficile video conferenza. Collegati dai rispettivi pc ci saranno i sindacati, la Compagnia Unica, i terminalisti di Confindustria, Comune di Genova, Regione Liguria e Autorità di sistema portuale. Lo sciopero è stato deciso dopo la lettera con cui i terminalisti hanno chiesto la messa in mora dell' autorità portuale e un rimborso di 8 milioni di Euro per quella che hanno definito la mala gestione della Culmv da parte di palazzo San Giorgio. Una lettera durissima e irrituale che ha fatto salire alle stelle la tensione tra le banchine del porto. Ora, come ha chiesto il sindaco Bucci, serve un passo indietro da parte di tutti ma i sindacati confederali hanno già annunciato la loro intenzione di tirare dritti verso l' astensione: si prevede una mattinata di scintille. Approfondimenti Protesta contro i terminalisti, il 5 marzo il porto di Genova si ferma per 24 ore Scontro terminalisti-Autorit portuale, mercoled incontro in Prefettura.

Ship Mag

Genova, Voltri

Genova, la FIOM a fianco dei lavoratori portuali in vista dello sciopero del 5 marzo

Genova Il direttivo della FIOM di Genova e Tigullio esprime la piena solidarietà alla CULMV e a tutti i lavoratori del porto di Genova che sciopereranno venerdì 5 marzo contro l'arroganza dei terminalisti genovesi che vogliono mettere in discussione organizzazione del lavoro e diritti dei lavoratori portuali. Terminalisti perennemente in lite tra loro aggiunge la FIOM -, ma uniti quando si tratta di spremere maggiori profitti da spartirsi, a discapito della sicurezza sul lavoro, nel segno della precarietà e della frammentazione. La FIOM sarà sempre presente a fianco dei portuali genovesi, sostenendo le mobilitazioni promosse per respingere questi attacchi, a partire dallo sciopero indetto per il prossimo venerdì 5 marzo.

Shipping Italy

Genova, Voltri

San Giorgio del Porto in pole position per demolire la Theodoros: bando prorogato

È, prevedibilmente, San Giorgio del Porto l'unico soggetto a essersi mostrato potenzialmente interessato alla demolizione della Theodoros, la piccola nave cisterna ormai trasformatasi in un relitto che dal 2007 è ormeggiata nel porto di Genova. Per il suo smaltimento la AdSP del Mar Ligure Occidentale aveva indetto una gara pubblica (con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa) mettendo a disposizione fino a 978.877,95 euro. Il termine per la presentazione delle offerte era stato fissato per lo scorso 25 febbraio, ma si apprende ora è stato poi posticipato al prossimo 16 marzo a seguito di una richiesta di proroga per necessari approfondimenti di carattere tecnico amministrativo, presentata evidentemente da un potenziale interessato. Secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY il soggetto in questione sarebbe il cantiere San Giorgio del Porto, che già a fine 2019 si era occupato di alcune riparazioni sulla nave quando questa che, come detto, all'epoca era già da anni ferma nello scalo ligure aveva riportato uno squarcio dopo aver rotto gli ormeggi durante una tempesta. Al di là di questi trascorsi e delle indiscrezioni, a far ipotizzare che solo il cantiere genovese possa essere l'unico candidato papabile per lo svolgimento di questa attività sono però gli stessi chiarimenti rispetto alle specifiche del bando forniti dalla AdSP ai potenziali interessati. In risposta a quesiti puntuali, l'ente ha evidenziato infatti come l'iscrizione nella list of European Ship recycling facilities di cui al Reg. EU 1257/2013 (ovvero la lista di cantieri navali di demolizioni stilata e approvata dalla Commissione Europea) sia condizione necessaria per partecipare alla gara, pena l'esclusione. Come noto, l'unica struttura italiana a possedere questo requisito è appunto SGdP, controllata di Genova Industrie Navali. E anche se in risposta a un diverso quesito l'AdSP chiarisce che in caso di concorrente plurisoggettivo è sufficiente che il requisito sia posseduto dalla società mandataria, sembrerebbe inverosimile dati gli eventuali costi aggiuntivi da sostenere e criticità ad esempio per il rimorchio un interesse da parte di stabilimenti turchi presenti nella lista Ue (i più vicini geograficamente). Battente bandiera di Panama e realizzata nel 1967, la Theodoros, nata per il trasporto di alimenti e con stazza lorda di 634 tonnellate, venne posta sotto sequestro nel 2007 dal Tribunale civile di Genova, successivamente dichiarata non più in grado di navigare dalla Capitaneria di porto e poi abbandonata dall'armatore. Dopo essere rimasta ormeggiata presso la diga foranea per anni, nel dicembre del 2019 aveva rotto gli ormeggi e riportato uno squarcio che era stato appunto curato' da San Giorgio del Porto. L'attività di riparazione l'aveva portata prima a Calata Grazie, poi a Calata Boccardo, per arrivare infine a Calata Gadda, dove si trova tuttora ormeggiata.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

GTS Rail inaugura nuovi uffici a Genova

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
In Artico ci vado da sola
Porto di Brindisi bissa Zona Franca Ok delle Dogane
Tirrenia, linee sarde garantite al 9 marzo
GTS Rail inaugura nuovi uffici a Genova
Walter Cardaci è general manager LSCT Contship

Genova. GTS Rail inaugura nuovi uffici nella città di Genova per sviluppare i servizi di trazione ferroviaria. L'azienda barese di trasporto merci intermodale continua a espandersi dopo aver lanciato un servizio Cervignano-Torino, Genova Voltri-Padova, e ordinato una serie di locomotori. «Il nuovo presidio collocato nel cuore dello shipping italiano - commenta il CEO Alessio Muciaccia ci consentirà una maggiore vicinanza, e quindi una migliore assistenza, verso i nostri clienti. Inoltre, questa operazione porterà all'assunzione di nuovo personale, si prevede di andare a regime con 7 persone entro la fine dell'anno». E continuano anche gli investimenti sulla flotta che, con l'acquisto di 150 container di 45' HC e 25 bulk da 30' per il mercato dello sfuso raggiunge un totale di 2,700 unità. I container saranno costruiti dalla Sicom di Cherasco e impiegati tra l'altro sulla nuova relazione Cervignano-Torino in partenza il prossimo 7 aprile. Gts Rail, che nel 2020 ha realizzato 2,38 milioni di Km (+13% sul 2019), registra, dall'inizio dell'anno ad oggi, un aumento dei volumi del proprio traffico merci, un +18 per cento rispetto al 2020.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

La Spezia, primi passi per la Zls Brindisi amplia la zona franca

ALBERTO GHIARA

PORTI ITALIANI

La Spezia, primi passi per la Zls Brindisi amplia la zona franca

È stata avviata l' istruttoria per la Zls del porto della Spezia. «La Regione - ha detto l' assessore regionale ligure allo sviluppo economico, Andrea Benveduti - 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». Benveduti ha presentato in giunta una relazione che contiene i passaggi formali che dovranno essere effettuati. «Procederemo - ha detto - con approfondimenti con le Regioni limitrofe, coi comuni liguri interessati, con le istituzioni coinvolte e con i rappresentanti del mondo economico». L' obiettivo è trasmettere in tempi rapidi il piano di sviluppo strategico della Zls alla presidenza del Consiglio. Intanto saranno convocati i tavoli operativi così da poter compiere un ulteriore passo in avanti nel programma. stop a ampliamento Darsena di Levantell presidente dell' Asp del Tirreno centrale, Andrea Annunziata, ha bloccato, con una delibera in autotutela, il bando di gara da circa 5 milioni di euro per un ulteriore ampliamento della darsena di Levante. Per il presidente è necessario «un confronto con gli enti territorialmente competenti». Il progetto avrebbe aggiunto 900 metri di banchina. La gara era stata uno degli ultimi atti varati dal predecessore di Annunziata, Pietro Spirito. Brindisi, si estende la zona francall direttore generale dell' Agenzia delle dogane, Marcello Minenna, ha approvato la perimetrazione di una seconda area di zona franca interclusa nel porto di Brindisi. L' area si estende per 200 mila metri quadrati alla radice del molo di Costa Morena, in un' area messa a disposizione da Enel, e va aggiungersi ai 120 mila metri quadrati perimetrati dalle Dogane meno di un mese fa nell' area di Capobianco, sempre nel porto di Brindisi. Musolino rilancia terminal containerDopo quello offshore di Venezia, viene rilanciato il terminal container di Civitavecchia. «Sulla darsena nergetica grandi masse un investimento andrà fatto - ha detto il presidente dell' Autorità di sistema, Pino Musolino - Un nuovo terminal container farà crescere la capacità in termini di banchine e potremo ospitare anche le navi più grandi, grazie ai 18 metri di pescaggio». Nelle scorse settimane la regione Lazio ha destinato 1,1 miliardi al rilancio del porto e del traffico container. Proprio Musolino, quando era presidente a Venezia, aveva congelato il progetto del terminal offshore e ora è pronto a rilanciare lo scalo di Civitavecchia. «napoli, di notte il porto È senza luci»A Napoli l' attività notturna del porto è limitata da problemi infrastrutturali. «Il nostro è l' unico scalo che non permette l' attracco notturno delle grandi navi portacontainer, solo perché l' Autorità di sistema, in tanti anni, non è riuscita a realizzare un semplice impianto di illuminazione della diga foranea»: a denunciarlo sulle pagine del "Mattino" è Pasquale Legora de Feo, terminalista e presidente di Confrasporto Campania. L' appello è al neo-presidente dell' Authority Andrea Annunziata, perché intervenga rapidamente. --

L'Avvisatore Marittimo

La Spezia

La Spezia, la Regione Liguria avvia le pratiche per la Zls

A Civitavecchia Musolino rilancia il terminal container

La Spezia, la Regione Liguria avvia le pratiche per la Zls

A Civitavecchia Musolino rilancia il terminal container

Accordo tra le Siemens e l'Egitto per il treno ad alta velocità

ALBERTO GHIARA GENOVA. È stata avviata l'istruttoria per la Zls del porto della Spezia. «La Regione - ha detto l'assessore regionale ligure allo sviluppo economico, Andrea Benveduti - 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». Benveduti ha presentato in giunta una relazione che contiene i passaggi formali che dovranno essere effettuati. «Procederemo - ha detto - con approfondimenti con le Regioni limitrofe, coi comuni liguri interessati, con le istituzioni coinvolte e con i rappresentanti del mondo economico». L'obiettivo è trasmettere in tempi rapidi il piano di sviluppo strategico della Zls alla presidenza del Consiglio. Musolino rilancia il terminal container Dopo quello offshore di Venezia, viene rilanciato il terminal container di Civitavecchia. «Un investimento andrà fatto - ha detto a La Provincia il presidente dell'Autorità di sistema, Pino Musolino - su quella che è la darsena energetica 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». Nelle scorse settimane la regione Lazio ha destinato 1,1 miliardi al rilancio del porto e del traffico container. Proprio Musolino, quando era presidente a Venezia, aveva congelato il progetto del terminal offshore. Cardaci general manager di Lsct Si va completando la squadra alla guida del terminal Lsct della Spezia (gruppo Contship). Dallo scorso lunedì 1° marzo è diventato general manager Walter Cardaci. Cardaci va a affiancare l'amministratore delegato Alfredo Scalisi, nominato nel maggio 2020. «Napoli, di notte manca illuminazione » A Napoli l'attività notturna del porto è limitata da problemi di illuminazione. «Il nostro è l'unico scalo che non permette l'attracco notturno delle grandi navi portacontainer, solo perché l'Autorità di sistema, in tanti anni, non è riuscita a realizzare un semplice impianto di illuminazione della diga foranea»: a denunciarlo sulle pagine del Mattino è Pasquale Legora de Feo, terminalista e presidente di Conftrasporto Campania. L'appello è al neo-presidente dell'Autorità portuale, Andrea Annunziata, perché con un intervento semplice possa migliorare la funzionalità dello scalo. Cimice a Civitavecchia Il nuovo presidente dei porti di Roma, Pino Musolino, appena insediato ha trovato una cimice ancora attiva nascosta nel suo ufficio di Civitavecchia. L'ipotesi è che sia stata dimenticata dopo la fine di un'inchiesta conclusa durante il mandato del suo predecessore, Francesco Maria di Majo.

Citta della Spezia

La Spezia

Trasportunito chiede lumi sui rapporti tra Contship e MSC

CITTÀ DELLA SPEZIA

Trasportunito chiede lumi sui rapporti tra Contship e MSC

INCONTRO CON SOMMARIVA

Iozzelli PISCINE

Un trucco risolve le ginocchia

"0187" il brand 100% made in Spèza

BBBELL: al via la nuova campagna pubblicitaria dedicata ai privati caratterizzata dal claim "Libertà!"

La Spezia - Pieno sostegno al nuovo presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale, Mario Sommariva con un impegno alla massima collaborazione sulle tematiche di carattere operativo e di servizio in cui l' autotrasporto è coinvolto a livello industriale. Parallela richiesta di coinvolgimento nelle scelte che saranno compiute per lo sviluppo e il rilancio del porto. Una delegazione di Trasportounito, guidata dal coordinatore Giuseppe Tagnochetti si è incontrata oggi il numero uno di Via del Molo, con il quale sono stati approfonditi elementi centrali per la funzionalità e produttività delle imprese di trasporto e quindi dello scalo, quali la gestione dei flussi di traffico su strada, l' organizzazione delle aree di sosta, la riprogrammazione di servizi di utilità generale e di security per gli operatori del trasporto, il rilancio del truck village. Al Presidente sono state in particolare anticipate alcune idee progetto per un reale coinvolgimento dell' autotrasporto nel campo della digitalizzazione, orientate alla standardizzazione e razionalizzazione delle procedure documentali, allo snellimento delle operazioni di gate in-out e alla tracciabilità del ciclo camionistico nello scalo del levante ligure. Trasportounito ha inoltre chiesto informazioni e valutato con il Presidente anche le grandi tematiche che condizionano il futuro del porto, focalizzando l' attenzione su: 1) Un cronoprogramma vero e credibile che definisca i tempi di realizzazione delle nuove opere del porto, inclusi i dragaggi, in forte ritardo e il tema delle infrastrutture logistiche con particolare attenzione per quelle che incidono sull' operatività dell' autotrasporto; 2) Il rafforzamento dell' area retroportuale di Santo Stefano, nella cornice della ZLS anche attraverso l' individuazione di una regia forte per l' intera operazione; 3) Un chiarimento sui rapporti fra il principale terminalista Contship e il principale cliente MSC. Le voci di possibili cambi di proprietà del terminal si rincorrono e il rischio che La Spezia resti strangolato fra Genova (con grandi e ambiziosi piani di sviluppo) e Livorno (intenzionato a rilanciare con forza il progetto della darsena Europa) è oggi particolarmente alto. Martedì 2 marzo 2021 alle 11:06:39 Redazione.

Corriere Marittimo

La Spezia

Trasportounito: Possibili cambi di proprietà per LSCT Spezia?

Un incontro stamani a Spezia presso la sede dell'AdSP tra una rappresentanza di Trasportounito, guidata dal coordinatore Giuseppe Tagnochetti, e il presidente dell'Authority, Mario Sommariva, per affrontare il tema del futuro del porto spezzino. E soprattutto per avere "un chiarimento sui rapporti fra il principale terminalista Contship e il principale cliente MSC^ - É quanto hanno chiesto i rappresentanti di Trasportounito- "Le voci di possibili cambi di proprietà del terminal si rincorrono e il rischio che La Spezia resti strangolato fra Genova (con grandi e ambiziosi piani di sviluppo) e Livorno (intenzionato a rilanciare con forza il progetto della darsena Europa) è oggi particolarmente alto. Trasportounito ha chiesto a chiara voce la definizione di : un cronoprogramma vero e credibile che definisca i tempi di realizzazione delle nuove opere del porto, inclusi i dragaggi, in forte ritardo e il tema delle infrastrutture logistiche con particolare attenzione per quelle che incidono sull'operatività dell'autotrasporto Non in ultimo l'attenzione dei rappresentanti del trasporto si é spostata sul "rafforzamento dell'area retroportuale di Santo Stefano, nella cornice della ZLS anche attraverso l'individuazione di una regia forte per l'intera operazione In conclusione sono state anticipate al presidente Sommariva dei progetti "per un reale coinvolgimento dell'autotrasporto nel campo della digitalizzazione, orientate alla standardizzazione e razionalizzazione delle procedure documentali, allo snellimento delle operazioni di gate in-out e alla tracciabilità del ciclo camionistico nello scalo del levante ligure

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

FerPress

La Spezia

Trasportounito: incontro con l' AdsP di La Spezia per contribuire al rilancio del porto ligure

(FERPRESS) La Spezia, 2 MAR Pieno sostegno al nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure orientale, Mario Sommariva con un impegno alla massima collaborazione sulle tematiche di carattere operativo e di servizio in cui l'autotrasporto è coinvolto a livello industriale. Parallela richiesta di coinvolgimento nelle scelte che saranno compiute per lo sviluppo e il rilancio del porto.Una delegazione di Trasportounito, guidata dal coordinatore Giuseppe Tagnochetti si è incontrata oggi con il Presidente dell'AdSP, Mario Sommariva, con il quale sono stati approfonditi elementi centrali per la funzionalità e produttività delle imprese di trasporto e quindi dello scalo, quali la gestione dei flussi di traffico su strada, l'organizzazione delle aree di sosta, la riprogrammazione di servizi di utilità generale e di security per gli operatori del trasporto, il rilancio del truck village.Al Presidente sono state in particolare anticipate alcune idee progetto per un reale coinvolgimento dell'autotrasporto nel campo della digitalizzazione, orientate alla standardizzazione e razionalizzazione delle procedure documentali, allo snellimento delle operazioni di gate in-out e alla tracciabilità del ciclo camionistico nello scalo del levante ligure.Trasportounito ha inoltre chiesto informazioni e valutato con il Presidente anche le grandi tematiche che condizionano il futuro del porto, focalizzando l'attenzione su:1) Un cronoprogramma vero e credibile che definisca i tempi di realizzazione delle nuove opere del porto, inclusi i dragaggi, in forte ritardo e il tema delle infrastrutture logistiche con particolare attenzione per quelle che incidono sull'operatività dell'autotrasporto;2) Il rafforzamento dell'area retroportuale di Santo Stefano, nella cornice della ZLS anche attraverso l'individuazione di una regia forte per l'intera operazione;3) Un chiarimento sui rapporti fra il principale terminalista Contship e il principale cliente MSC. Le voci di possibili cambi di proprietà del terminal si rincorrono e il rischio che La Spezia resti strangolato fra Genova (con grandi e ambiziosi piani di sviluppo) e Livorno (intenzionato a rilanciare con forza il progetto della darsena Europa) è oggi particolarmente alto.

Informatore Navale

La Spezia

TRASPORTOUNITO: INCONTRO CON L'ADSP DI LA SPEZIA PER CONTRIBUIRE AL RILANCIO DEL PORTO LIGURE

Pieno sostegno al nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure orientale, Mario Sommariva con un impegno alla massima collaborazione sulle tematiche di carattere operativo e di servizio in cui l'autotrasporto è coinvolto a livello industriale. Parallela richiesta di coinvolgimento nelle scelte che saranno compiute per lo sviluppo e il rilancio del porto. Genova, 2 marzo 2021 Una delegazione di Trasportounito, guidata dal coordinatore Giuseppe Tagnochetti si è incontrata oggi con il Presidente dell'AdSP, Mario Sommariva, con il quale sono stati approfonditi elementi centrali per la funzionalità e produttività delle imprese di trasporto e quindi dello scalo, quali la gestione dei flussi di traffico su strada, l'organizzazione delle aree di sosta, la riprogrammazione di servizi di utilità generale e di security per gli operatori del trasporto, il rilancio del truck village. Al Presidente sono state in particolare anticipate alcune idee progetto per un reale coinvolgimento dell'autotrasporto nel campo della digitalizzazione, orientate alla standardizzazione e razionalizzazione delle procedure documentali, allo snellimento delle operazioni di gate in-out e alla tracciabilità del ciclo camionistico nello scalo del levante ligure. Trasportounito ha inoltre chiesto informazioni e valutato con il Presidente anche le grandi tematiche che condizionano il futuro del porto, focalizzando l'attenzione su: 1) Un cronoprogramma vero e credibile che definisca i tempi di realizzazione delle nuove opere del porto, inclusi i dragaggi, in forte ritardo e il tema delle infrastrutture logistiche con particolare attenzione per quelle che incidono sull'operatività dell'autotrasporto; 2) Il rafforzamento dell'area retroportuale di Santo Stefano, nella cornice della ZLS anche attraverso l'individuazione di una regia forte per l'intera operazione; 3) Un chiarimento sui rapporti fra il principale terminalista Contship e il principale cliente MSC. Le voci di possibili cambi di proprietà del terminal si rincorrono e il rischio che La Spezia resti strangolato fra Genova (con grandi e ambiziosi piani di sviluppo) e Livorno (intenzionato a rilanciare con forza il progetto della darsena Europa) è oggi particolarmente alto.

Informazioni Marittime

La Spezia

Livorno: Contship, Msc e mezzi pesanti. Trasportounito incontra Sommariva

Primo incontro interlocutorio tra il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale e i sindacati

Una delegazione di Trasportounito, guidata dal coordinatore Giuseppe Tagnochetti, si è incontrata oggi con il presidente dell' Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale, Mario Sommariva, ovvero i porti di La Spezia e Marina di Carrara. Sono state approfondite le istanze dell' autotrasporto, come la gestione dei flussi di traffico su strada, l' organizzazione delle aree di sosta, la programmazione di servizi di utilità generale e di security per gli operatori e il rilancio del truck village. L' incontro è contestuale a un tavolo promosso dall' amministrazione comunale di Livorno sulla portualità per fare il punto sulle cose da fare. Al presidente Sommariva, riferisce Trasportounito, sono state in particolare anticipate alcune idee per coinvolgere l' autotrasporto nella digitalizzazione delle procedure documentali portuali al fine di snellire il gate-in/gate-out potenziando la tracciabilità del ciclo camionistico nello scalo del levante ligure. Trasportounito chiede tre interventi in particolare. Un cronoprogramma «vero e credibile» sulle nuove opere del porto, inclusi i dragaggi , in ritardo come per la maggior parte dei porti; il rafforzamento dell' area retroportuale di Santo Stefano , nella cornice della Zona logistica speciale; e un chiarimento sui rapporti fra il principale terminalista Contship e il principale cliente Mediterranean Shipping Company (MSC). «Le voci di possibili cambi di proprietà del terminal si rincorrono - conclude una nota di Trasportounito - e il rischio che La Spezia resti strangolato fra Genova, con grandi e ambiziosi piani di sviluppo, e Livorno, intenzionato a rilanciare con forza il progetto della darsena Europa, è oggi particolarmente alto».

Messaggero Marittimo

La Spezia

Trasportounito: collaborazione e coinvolgimento con AdSp

Chiesti anche chiarimenti sui rapporti fra Contship e Msc

Redazione

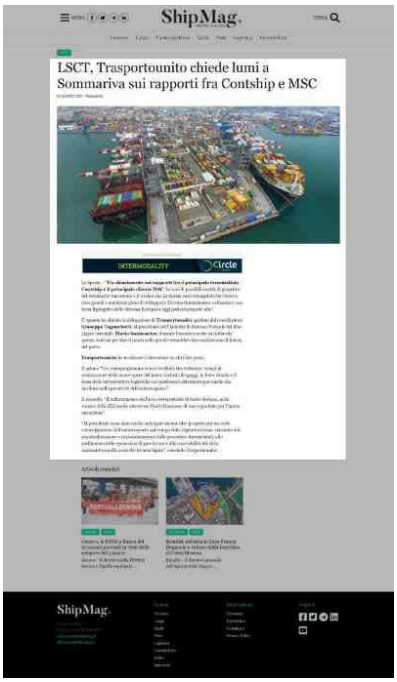
LA SPEZIA Incontro tra una delegazione di Trasportounito, guidata dal coordinatore Giuseppe Tagnochetti e il presidente dell'AdSp del mar Ligure orientale, Mario Sommariva. Al presidente è stato confermato il pieno sostegno con un impegno alla massima collaborazione sulle tematiche di carattere operativo e di servizio in cui l'autotrasporto è coinvolto a livello industriale. A Sommariva è stato al contempo chiesto coinvolgimento nelle scelte che saranno compiute per lo sviluppo e il rilancio del porto e insieme sono stati approfonditi elementi centrali per la funzionalità e produttività delle imprese di trasporto e quindi dello scalo, quali la gestione dei flussi di traffico su strada, l'organizzazione delle aree di sosta, la riprogrammazione di servizi di utilità generale e di security per gli operatori del trasporto, il rilancio del truck village. A proposito di digitalizzazione Trasportounito ha presentato alcune idee per un reale coinvolgimento dell'autotrasporto sul tema, orientate alla standardizzazione e razionalizzazione delle procedure documentali, allo snellimento delle operazioni di gate in-out e alla tracciabilità del ciclo camionistico nello scalo del levante ligure. La delegazione ha inoltre chiesto informazioni e valutato con il Sommariva anche le grandi tematiche che condizionano il futuro del porto, focalizzando l'attenzione su due aspetti. Un vero e credibile cronoprogramma sui tempi di realizzazione delle nuove opere del porto, dragaggi compresi visto il forte ritardo dei lavori e le infrastrutture logistiche con particolare attenzione per quelle che incidono sull'operatività dell'autotrasporto. Secondo punto in evidenza il rafforzamento dell'area retroportuale di Santo Stefano, nella cornice della Zls anche attraverso l'individuazione di una regia forte per l'intera operazione. Prima di concludere l'incontro Trasportounito ha chiesto anche un chiarimento sui rapporti fra il principale terminalista Contship e il principale cliente Msc. Le voci di possibili cambi di proprietà del terminal si rincorrono e il rischio che La Spezia resti strangolato fra Genova (con grandi e ambiziosi piani di sviluppo) e Livorno (intenzionato a rilanciare con forza il progetto della darsena Europa) è oggi particolarmente alto.

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

Ship Mag

La Spezia

LSCT, Trasportounito chiede lumi a Sommariva sui rapporti fra Contship e MSC



La Spezia Un chiarimento sui rapporti fra il principale terminalista Contship e il principale cliente MSC. Le voci di possibili cambi di proprietà del terminal si rincorrono e il rischio che La Spezia resti strangolato fra Genova (con grandi e ambiziosi piani di sviluppo) e Livorno (intenzionato a rilanciare con forza il progetto della darsena Europa) è oggi particolarmente alto. E' quanto ha chiesto la delegazione di Trasportounito, guidata dal coordinatore Giuseppe Tagnochetti, al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure orientale, Mario Sommariva, durante l'incontro avuto in Authority questa mattina per fare il punto sulle grandi tematiche che condizionano il futuro del porto. Trasportounito ha focalizzato l'attenzione su altri due punti. Il primo: Un cronoprogramma vero e credibile che definisca i tempi di realizzazione delle nuove opere del porto, inclusi i dragaggi, in forte ritardo e il tema delle infrastrutture logistiche con particolare attenzione per quelle che incidono sull'operatività dell'autotrasporto Il secondo: Il rafforzamento dell'area retroportuale di Santo Stefano, nella cornice della ZLS anche attraverso l'individuazione di una regia forte per l'intera operazione Al presidente sono state anche anticipate alcune idee progetto per un reale coinvolgimento dell'autotrasporto nel campo della digitalizzazione, orientate alla standardizzazione e razionalizzazione delle procedure documentali, allo snellimento delle operazioni di gate in-out e alla tracciabilità del ciclo camionistico nello scalo del levante ligure, conclude Trasportounito.

La Gazzetta Marittima

La Spezia

Il Sommariva-pensiero nella nostra intervista

Da Giovanna Visco di Mare Terra Merci, ci è stato inviato un intelligente giudizio sulla nostra intervista al presidente dell'AdSP di La Spezia Mario Sommariva, che riassumiamo nei principali passaggi, ringraziando l'amica Giovanna del suo lavoro: In Italia da tempo i porti sono oggetto di un dibattito culturale importante, che oscilla tra una visione keynesiana, la stessa che ispirò la legge 84/94, catapultando i porti italiani nella modernità e nel progresso, ed una neo liberista che caparbiamente vorrebbe soppiantarla. La regolazione pubblica dei porti attraverso le AdSP ha dimostrato che le governance che puntano sulla cooperazione e sulla confluenza sinergica di tutti i soggetti intorno ad obiettivi comuni di interesse generale, crea mercato e condizioni di sviluppo stabile dei traffici, strutturate sulle esigenze dei caricatori e dei destinatari delle merci, oltre che delle navi. È fattuale che esse siano anche un elemento fondamentale per alcuni elementi fondamentali quali la sicurezza, la formazione dei portuali, e la connettività, soprattutto ferroviaria. Attraverso pianificazioni e programmazioni generali si costruiscono servizi portuali di qualità, determinanti nelle scelte dei consumatori e dei produttori. L'attenzione sociale verso il cambiamento climatico comporta lo sviluppo di processi ecosostenibili con servizi a basso, se non a zero, impatto ambientale. La domanda è sempre più vigile sul come un prodotto dal punto di origine arriva allo scaffale del negozio o al domicilio del cliente e-commerce, o ai depositi dell'impresa, che lo lavorerà creando nuovo valore. In questo cambiamento i porti e i trasporti che vi convergono, sono pienamente coinvolti. La linfa che dà consistenza e forza ai traffici di ogni singolo porto risiede nel sistema logistico nazionale integrato con le politiche nazionali industriali, ben fuori da qualsiasi coinvolgimento nel conflitto di predominio tra mare e terra, che, invece, in questi ultimi mesi in Italia si è rivitalizzato nella reiterata richiesta di istituire un dicastero del mare. A questa visione Sommariva contrappone la necessità di far funzionare la Conferenza dei presidenti delle AdSP che non si è mai davvero attivata. * Poco da aggiungere al commento di Giovanna Visco, se non il fatto che troppo spesso suggerimenti e inviti anche di spessore come quelli espressi da Sommariva e ancora più di recente dall'ulteriore nostra intervista a Pasqualino Monti di Palermo trovano poco riscontro a livello ministeriale e di governo. Voci che rimangono nel deserto, per noi che come i vecchi della fortezza Bastiani (Il deserto dei tartari) aspettiamo invano la battaglia che cambierà la nostra storia?

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

Il Tirreno

Livorno

la ricostruzione

«Sconti non dovuti per gestire i terminal» Sequestri e perquisizioni ai big del porto

Una quindicina le persone indagate: tra queste i vertici e gli amministratori delle principali società concessionarie

FEDERICO LAZZOTTI

Livorno

Biolabor ANALISI CLINICHE www.biolabor.it

Banchine e giustizia: l'inchiesta

«Sconti non dovuti per gestire i terminal» Sequestri e perquisizioni ai big del porto

Una quindicina le persone indagate: tra queste i vertici e gli amministratori delle principali società concessionarie

Ipotesi

Accusa

Reati

«Concorrenza sleale» Nove a processo per le occupazioni brevi

livorno. Si scrive scomputo. Si legge come l' ennesima onda giudiziaria che potrebbe travolgere il mondo della portualità livornese. È l' ultima inchiesta della procura sui presunti illeciti a ridosso delle banchine che vedono coinvolti i grandi nomi del porto. Una quindicina gli indagati, praticamente i vertici e gli amministratori delle principali società di terminalisti. Mentre ad oggi, dopo la depenalizzazione del reato di abuso d' ufficio legato alla violazione delle norme di regolamento, non risultano nei guai il presidente e il segretario dell' Autorità portuale. Così dopo le concessioni temporanee (è in corso il dibattimento per i nove imputati), al centro dei nuovi accertamenti del nucleo economico e finanziario delle fiamme gialle, è finita l' altra faccia degli accordi tra pubblico e privato nella gestione delle banchine. Vale a dire le concessioni ultra decennali che permettono alle società di operare in spazi demaniali. Quei contratti, infatti, hanno un canone che va versato al Demanio. Ma il regolamento parla chiaro e il rapporto che intercorre tra le parti somiglia molto a quello che esiste per un privato cittadino che affitta una casa. Se il concessionario, come l' affittuario, esegue lavori che migliorano o aumentano il valore del bene, in questo caso a vantaggio del Demanio, deve presentare la lista degli interventi eseguiti all' Autorità portuale. E quell' investimento viene scalato, scomputato, rispetto al costo complessivo. Le migliorie che vengono fatte, però, sono regolamentate (ma negli anni molto interpretate). Ed è compito della parte pubblica verificare che siano miglioramenti che al termine della concessione restano al Demanio. «L' esempio di scuola - spiegano gli investigatori - è semplice. Se io terminalista rifaccio la pavimentazione della banchina, cambio bitte e parabordi, sono interventi che effettivamente vanno a vantaggio dello spazio demaniale e dunque funzionali alla produttività del terminal». Ma se acquisto beni mobili, ad esempio macchine che al termine della concessione restano alla società privata che succede? È per rispondere a questa domanda chiave e verificare, dunque, la regolarità degli interventi effettuati dai privati e i successivi sconti (e controlli) riconosciuti dall' Autorità portuale, che nei giorni scorsi i finanzieri si sono presentati nella sede dell' Authority e in quelle delle principali società che operano in porto e hanno concessioni col Demanio. Durante le perquisizioni sono stati sequestrati decine di documenti. In particolare la lista degli interventi presentati nel corso degli anni dai privati che hanno prodotto sconti sul canone. E soprattutto il sistema di controllo messo in atto dall' ufficio lavori pubblici dell' Autorità portuale per verificare la regolarità dell' operazione. Il dubbio degli inquirenti, infatti, è quello che da un lato le società abbiano inserito interventi non scomputabili e dall' altro che negli ultimi dieci anni nessuno abbia mai controllato la veridicità di quelle dichiarazioni rispetto alla normativa. È dentro a questo presunto corto circuito che gli investigatori hanno ipotizzato diverse ipotesi di reato: una truffa aggravata ai danni del Demanio per alcuni manager privati e - visto che l' abuso d' ufficio legato a regolamenti non è più contestabile, ecco l' indebita percezione di erogazioni ai danno dello Stato. Perché - come in questo caso - «mediante l' utilizzo o la presentazione di dichiarazioni o di documenti falsi o attestanti cose non vere, ovvero mediante l' omissione di informazioni dovute, consegue indebitamente, per sé o per altri, contributi erogati dallo Stato». C' è poi all' orizzonte di questa indagine un' altra strada che la Procura pensa di percorrere: inviare

Il Tirreno

Livorno

tutto l' incartamento alla Corte dei Conti che in futuro potrebbe suonare alla porta degli amministratori pubblici per chiedere i soldi che l' Authority ha scontato ai privati senza che ne avessero diritto. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

l' altra indagine

«Concorrenza sleale» Nove a processo per le occupazioni brevi

Livorno

Biolabor ANALISI CLINICHE www.biolabor.it

Banchine e giustizia: l'inchiesta

«Sconti non dovuti per gestire i terminal» Sequestri e perquisizioni ai big del porto

Ipotesi

Accusa

Reati

«Concorrenza sleale» Nove a processo per le occupazioni brevi

LIVORNO. Per sei anni tra il settembre 2012 e lo stesso mese del 2018 - secondo la procura - nel porto di Livorno e più precisamente lungo tre banchine della Sponda Ovest e nell' area della Paduletta, si sarebbe creata una situazione di concorrenza sleale a favore dei terminalisti legati al gruppo Grimaldi: Seatrag prima, Sintermar e infine Sdt. Come? Grazie all' uso improprio di uno strumento lecito: l' occupazione temporanea degli accosti che invece di essere precaria come recita la normativa, ha finito per creare una situazione di monopolio con il continuo rinnovo dei permessi, a volte anche con sconti sulle tariffe. Sono queste le ombre nell' impianto accusatorio della Procura di Livorno che riguarda l' altra indagine sulla gestione degli spazi portuale. Una indagine che ha portato a processo nove persone tra amministratori pubblici e imprenditori portuali, sospesi in via cautelare e poi tornati alle rispettive cariche. Nove i capi d' imputazione che vengono contestati agli indagati e che si ripetono nella richiesta di rinvio a giudizio alternando l' ipotesi dell' abuso d' ufficio (poi modificata) con quello della falsità ideologica in atto pubblico commessa da pubblico ufficiale sempre in concorso dai vertici dell' Autorità portuale con gli imprenditori. --

Il Tirreno

Livorno

economia del mare

La Eco-Livorno in porto è la nuova di "Grimaldi"

M.M.

LIVORNO. È stata inaugurata nel porto di Livorno l' ultima nata della flotta Grimaldi, la "Eco-Livorno", nave di ultima generazione da oggi utilizzata per il trasporto di semirimorchi via mare sulla rotta fra Italia e Spagna. Era presente il leader leghista Matteo Salvini. È stata presentata come la nave a più basso impatto ecologico al mondo in tale categoria: a bordo fino a 500 mezzi, con emissioni di Co2 azzerate nella sosta in porto e ridotte del 70% rispetto a una nave standard in circolazione. La nave ha grandi batterie al litio da 5 megawatt che si ricaricano durante la navigazione (anche grazie a 350 metri quadri di pannelli solari) e ha motori di nuova concezione a controllo elettronico con emissioni di zolfo e particolato abbattute da un impianto di depurazione. «Con l' accordo di Parigi sul clima - ha detto l' armatore Emanuele Grimaldi - gli operatori di tutto il mondo si sono proposti di ridurre del 50% le emissioni delle navi entro il 2050. Con queste nuove navi, il nostro gruppo raggiunge questo obiettivo adesso: trent' anni prima degli altri». --

Toscana Economia e Lavoro

Molteni si amplia a Scandicci otto milioni di euro di investimenti

Soda, il fondo Bluebell scrive a Solvay: «Deve pagare la bonifica»

31,3 milioni di utile Piaggio regge l'urto e lancia 11 modelli

La Eco-Livorno in porto è la nuova di "Grimaldi"

Il Tirreno

Livorno

Salvini "battezza" la nave di Grimaldi (e sponsorizza la maxi-Darsena)

Blitz del leader leghista invitato dall' amico armatore Alla ricerca di un ruolo nel sostegno al governo Draghi

MAURO ZUCCHELLI

Livorno

Porto: le grandi manovre sulle banchine

Salvini "battezza" la nave di Grimaldi (e sponsorizza la maxi-Darsena)

Blitz del leader leghista invitato dall'amico armatore Alla ricerca di un ruolo nel sostegno al governo Draghi

130

3,1

500

70%

livorno. I portuali livornesi - l' esercito "rosso" per eccellenza - mai l' avrebbero immaginato: applauditi da Matteo Salvini, l' arcinemico di sempre («ringrazio i portuali di Livorno che sono tra i migliori che ci siano in giro»). Non è l' unica sorpresa che salta fuori nella visita del leader leghista, arrivato a Livorno per inaugurare l' ultima nave della flotta Grimaldi, la "Eco Livorno": in passato era stata l' amministrazione pisana a guida leghista a scagliarsi contro l' espansione del porto di Livorno verso mare con la (futura) Darsena Europa, adesso il numero uno del Carroccio ne fa praticamente l' emblema dei cantieri da sbloccare e far partire concretamente la realizzazione di quest' infrastruttura. Livorno vede il proprio problema: o c' è la nuova maxi-Darsena o il crescente gigantismo delle navi ci lascerà al palo, viste le strozzature geografico-fisiche delle nostre banchine. Salvini ne fa un paradigma dell' Italia che riparte nel dopo-Covid: «Bisogna accelerare così come su tutte le altre infrastrutture necessarie all' Italia». E poi: «Dobbiamo sburocratizzare e riformare il codice degli appalti e mettersi a correre per costruire strade, terminal, porti, autostrade e tutto quello che serve». Ancora: «Abbiamo perso fin troppo tempo, le infrastrutture sono imprescindibili per garantire lo sviluppo e la Darsena Europa è una di queste». A Palazzo RoscianoLa delegazione leghista potrebbe parlarne con i vertici dell' Authority proprio lì, dal ponte della nuova nave Grimaldi, guardando verso sud ovest la vasca di colmata e gli spazi dove nascerà la Darsena Europa. Se insiste per salire fisicamente le scale di Palazzo Rosciano è per rivendicare il merito di aver sbloccato la realizzazione. C' è una precisione chirurgica nell' indicazione che il numero uno del Carroccio solleciterà fra i suoi non solo il viceministro Alessandro Morelli (infrastrutture) ma anche la sottosegretaria Vanna Gavia (ambiente): è proprio una bega negli uffici di quel dicastero che sembra impallare l' iter per arrivare a pubblicare il bando di gara in questi giorni. Ma l' ex Capitano non era a Livorno solo per lodare i portuali labronici o soprattutto per sponsorizzare la Darsena Europa. Eccolo all' accosto 14E, nelle aree Sdt, finito al centro dell' inchiesta giudiziaria choc dei mesi scorsi. «Dobbiamo esser grati a imprenditori come Grimaldi che in un periodo così difficile investono centinaia di milioni di euro per creare lavoro e sviluppo: ripartiamo, e ripartiamo da qui». Difficile un sostegno più esplicito da parte di un leader politico come Salvini: anche perché, al di là del solito "dichiarazionificio" che riguarda qualsiasi esponente politico di primo piano sui temi più disparati, il numero uno del Carroccio ha speso parole forti e impegnative: «Batte bandiera italiana, ha personale italiano, sposta merci in Italia, dall' Italia e per l' Italia». il rapporto con SalviniNon è un segreto il rapporto particolarmente amichevole che da tempo c' è fra Salvini e i Grimaldi: all' assemblea dell' associazione Alis nel novembre 2018 era stato Guido Grimaldi a presentare l' allora ministro come un vecchio amico («semplicemente Matteo») che era stato il mattatore di fronte a oltre 2mila persone nell' auditorium della musica. In effetti, al momento degli interventi di rito per l' inaugurazione Salvini viene presentato come «senatore e segretario della Lega». Non ne era stata annunciata al sindaco Luca Salvetti la presenza, se è vero che è stato il cronista a dirglielo: Salvetti si è fatto scuro in volto, il disappunto salterà fuori quando si lancerà a parlare di «Livorno porto aperto da cinquecento anni» (in evidente riferimento al fatto che il leader leghista quand' era ministro aveva fatto

della chiusura dei porti ai migranti

Il Tirreno

Livorno

uno degli aspetti chiave della sua politica). Ma la sottolineatura più significativa del sindaco riguarda la geografia. Come? Verso terra: «Abbiamo alle spalle una pianura talmente grande da non avere uguali fra i grandi porti concorrenti». Verso mare: «La Darsena Europa è il futuro non solo per dare fondali adeguati ad accogliere i traffici container ma anche per liberare spazi all' interno del porto che soffre la mancanza di aree sufficienti anche per gli altri tipi di traffici». A cominciare dalle "autostrade del mare" dell' "Eco Livorno". Sarà poi proprio la moglie del sindaco, Nicoletta Landi, nelle vesti di madrina a tagliare il nastro tricolore per far partire la bottiglia contro lo scafo: quasi un calcio di rigore all' ultimo minuto, sperando che si frantumi secondo la tradizione beneaugurale, subito dopo la benedizione religiosa di don Placido Bevinetto in rappresentanza della curia. In precedenza, è il presidente dell' Authority Stefano Corsini a rivendicare - in uno degli ultimi eventi pubblici prima di lasciare l' incarico - di esser riuscito quasi a completare l' iter burocratico della maxi-Darsena ma anche di aver creato le condizioni perché «nel frattempo potranno presto entrare le navi da 11-12mila teu». Il capitano di vascello Gaetano Angora, nuovo direttore marittimo e comandante della Capitaneria, insiste sull' importanza del fatto che la nuova nave sia zero emissioni in porto. È Emanuele Grimaldi, l' uomo-simbolo di una compagnia che vale 3 miliardi di ricavi, a dire che «abbiamo centrato oggi con trent' anni di anticipo sugli altri l' obiettivo che gli armatori si sono dati, quello di dimezzare le emissioni entro il 2050». La "Eco Livorno" è la terza di una dozzina di navi che «non hanno uguali al mondo per riduzione dell' impatto ambientale», afferma il figlio Guido per disegnare l' identikit della nave «lunga 238 metri, larga 34, in grado di raggiungere i 23 nodi» con una capacità di carico «di mezzo migliaio di semirimorchi e 7.800 metri lineari di carico»: è a zero emissioni durante le soste nei porti perché - spiega - utilizza l' energia immagazzinata da grandi batterie al litio che si caricano in navigazione (anch e grazie a 350 metri quadri di pannelli solari).Livorno resta centraleMa il numero uno della dinastia imprenditoriale napoletana mette l' accento anche su un altro aspetto. Forse simbolico, forse no: riguarda il fatto che la nuova nave porta il nome di Livorno. Al di là di questo, c' è la volontà - esplicita nelle parole di Grimaldi senior - di ribadire che, in mezzo all' avvicendarsi di governi, presidenti di Authority, strategie armatoriali, «l' impiego nello scalo labronico delle prime tre navi "gemelle" di ultima generazione, tra cui la Eco Livorno, è la dimostrazione dell' importanza che il nostro gruppo attribuisce a tale porto:siamo presenti da oltre quattro decenni durante i quali siamo riusciti a sviluppare ed incrementare in modo esponenz iale i traffici di merci rotabili e passeggeri». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

«L'Authority l'ha invitato senza motivo, si giustifichi»

Livorno

Porto, le grandi manovre sulle banchine

«L'Authority l'ha invitato senza motivo, si giustifichi»

Quell'angolino di porto al centro del risiko fra infiniti paradossi

«Al di là dei proclami per la difesa del "popolo" Salvini e il suo partito sono sempre stati legati a grandi imprenditori e armatori e ne hanno sempre difeso gli interessi anche in sede parlamentare». Il sindacato extraconfederale Usb va all' attacco contro la visita «assolutamente non gradita» del leader leghista Matteo Salvini: lo fa denunciando che la polizia ha impedito ad «alcuni lavoratori» di «esporre uno striscione con su scritto "Salvini fuori dal nostro porto" sul ponte della superstrada di fronte alla Darsena Toscana». Sono stati «obbligati a togliere lo striscione» che è stato poi sequestrato dagli agenti. Potere al Popolo invece fissa lo sguardo sul faccia a faccia che il leader leghista ha avuto a Palazzo Rosciano con i vertici dell' Authority. Se la visita di Salvini si fosse conclusa alla Sdt, «avremmo potuto solo parlare della vicinanza politica di un imprenditore ad un partito», dice la formazione della sinistra radicale chiedendo che il presidente Corsini, che sta per esser sostituito da Guerrieri, giustifichi pubblicamente di aver «invitato il leader di un partito presso l' Autorità Portuale». Aggiungendo: «Un conto è che un' istituzione inviti un ministro, un sottosegretario, un esponente del governo, ma come mai un' istituzione deve schierarsi verso il leader di un partito?». E ancora: «Capiamo che Corsini fosse al suo "ultimo giorno di lavoro", un lavoro in realtà dove è stato quasi inesistente in tutti questi anni da presidente, ma questo è certamente il peggior modo di lasciare un organo istituzionale».L' Usb parla di «vergognosa passerella politica»: i lavoratori portuali - sottolinea - continuano a «pagare sulla loro pelle la finta "guerra" che armatori e terminalisti portano avanti tutti i giorni per permettere l' abbassamento delle condizioni di lavoro in porto e per accrescere il loro strapotere». Per Potere al Popolo l' elogio di Salvini ai portuali è una beffa: «Fa finta di non sapere che il suo amico Grimaldi è tra i maggiori armatori che spingono per fare autoproduzione e vorrebbe poter fare a meno dell' ausilio dei portuali».

Il Tirreno

Livorno

darsena toscana: le aree sdt

Quell' angolino di porto al centro del risiko fra infiniti paradossi

Livorno
Porto: le grandi manovre sulle banchine
«L'Authority l'ha irritato senza motivo, si giustifichi»
Quell'angolino di porto al centro del risiko fra infiniti paradossi

DIETRO LE QUINTELì davanti c' è una magnifica nave della flotta Grimaldi che nel nome ("Eco Livorno") è un omaggio al nostro porto, uno degli scali di riferimento nella mappa delle rotte della compagnia napoletana. Quell' "eco" sta ad attestarne il cuore "verde": le mega-batterie al litio da 5 megawatt si ricaricano durante la navigazione grazie agli "shaft generator" e a 350 metri quadri più i filtri acchiappa-smog per ridurre le emissioni di zolfo e particolato. La raffigurazione tangibile del problema però è a terra, sulla banchina: l' accosto 14E e il terminal Sdt - la società nata dall' alleanza fra Sintermar (Neri e Grimaldi 50% a testa) con Tdt (fondi internazionali) - sono al cuore di una ingarbugliata vicenda giudiziaria che, detto per inciso, a cavallo fra l' antevigilia del Natale 2019 e il Carnevale dello scorso anno portò alla provvisoria decapitazione sia dell' Authority che di varie aziende big (con la provvisoria interdizione, poi respinta dalla Cassazione con rinvio, del presidente Stefano Corsini e del segretario generale Massimo Provinciali). Siamo alle primissime battute dell' iter del processo ma tutto era cominciato a fine estate 2018 con il blitz con cui gli uomini della Capitaneria di porto agli ordini del contrammiraglio Giuseppe Tarzia avevano messo sotto sequestro la tensostruttura di 800 metri quadri alla radice della Darsena Toscana utilizzata come una sorta di stazione marittima. Per il nucleo operativo di polizia ambientale della Capitaneria era abusivo quel "tendone" in cui ieri è stato accompagnato Matteo Salvini, senatore, leader leghista ed ex ministro, durante il tour del terminal. Le autorità civili e militari - compresi gli alti gradi proprio della Capitaneria, i vertici dell' Authority e il sindaco Luca Salvetti con l' assessora Barbara Bonciani - si uniranno alla comitiva poco più tardi, a bordo della nave, senza metter piede dentro il "pallone". Bisogna dire che la tensostruttura era stata realizzata da Grimaldi per rispondere alle richieste che un' altra istituzione di governo del porto - l' Authority - aveva richiesto. Il braccio di ferro sul quel "tendone"" e su quell' accosto è solo l' avvisaglia del differente orientamento fra Procura e giudici amministrativi. Da un lato, sul fronte penale l' accusa di essersi macchiati d' abuso d' ufficio: aver dato a un soggetto (Sdt) una concessione temporanea reiterata più volte come un qualcosa di eternamente provvisorio senza cioè farlo tramite procedure di gara. Tre le contro-osservazioni di parte opposta: 1) se anni di accertamenti bancari e intercettazioni non rilevano niente di anomalo è la prova provata che non si tratta di corruzione mac semmai dell' interpretazione di fin dove si può spingere un manager pubblico; 2) quando poi c' è stata una procedura di evidenza pubblica non ci sono state contro-offerte; 3) in quasi tutti i porti le occupazioni temporanee e le anticipate occupazioni sono lo strumento con cui si sbloccano gli incagli della procedura, talvolta anche esagerando (si racconta di un porto del Sud in cui la reiterazione è avvenuta per almeno cento volte). Dall' altra parte, il Tar: quando l' Authority di impunta e vuol tornare indietro sulla concessione sono i giudici amministrativi che danno ragione alla società partecipata da Grimaldi e, paradossalmente, a Palazzo Rosciano (che nel frattempo proprio su queste aree aveva tirato il freno e si era accodato agli orientamenti della Procura) hanno ordinato di lasciare che l' impresa continuasse a operare su quegli accosti. Non basta. Il problema è anche proprio la tensostruttura che ospita i servizi ai passeggeri dei traghetti ro-pax di Grimaldi, formula mista che fa viaggiare insieme turisti e merci.

Il Tirreno

Livorno

La famiglia Onorato (che controlla Moby, Tirrenia e Toremar) si è aggiudicata la privatizzazione della Porto 2000 e vede in quella struttura di Grimaldi qualcosa che cambia le carte in tavola: contavano di avere in mano tutti i servizi ai passeggeri nel porto di Livorno invece c' è chi i servizi se li da per conto proprio, aprendo la strada eventualmente anche ad altri che potrebbero farsi qualcosa di simile. Dunque, non ci sono i margini per sostenere l' investimento da 91 milioni di euro previsto nella nuova stazione marittima. In realtà, il Tar ha torto a questa impostazione ma il fronte Onorato-Msc fa fuoco e fiamme preannunciando l' appello al Consiglio di Stato. Non fosse sufficiente per ingarbugliare la matassa, c' è da aggiungere che il ricorso al Tar contro quella scelta dell' Authority lo firmò Luciano Guerrieri da presidente di Porto 2000 appena prima del passaggio di consegne. Ora se lo ritrova dall' altra parte della barricata come presidente incaricato dell' Authority. Ma questa è già un' altra storia. O forse anche no: magari è la stessa. --M.Z. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Livorno

«La nave 'Eco Livorno' è un orgoglio italiano»

Livorno, il senatore della Lega Salvini al 'battesimo' dell' ultimo gioiello del gruppo Grimaldi. Un modello ultra tecnologico

Livorno

«La nave 'Eco Livorno' è un orgoglio italiano»

Rissa in piazza Attias tra bande di ragazzi
I residenti chiamano le forze dell'ordine

LIVORNO Il futuro ha attraccato ieri al terminal Sintermar 2 del porto labronico. Il futuro si chiama "Eco Livorno", batte l' insegna del Gruppo Grimaldi di Napoli ed è il primo esemplare di nave hybrid - in porto spenge i motori e va a batterie di litio - a toccare le banchine toscane. E come ha detto con legittimo orgoglio il presidente del gruppo armatoriale Manuel Grimaldi, durante la breve cerimonia di inaugurazione, risponde alle prescrizioni "no pollution" dell' Unione Europea con trent' anni di anticipo. E' un gigante della classe ro/ro, per trasportare camion, tir, semirimorchi ed altri rotabili, nell' ambito delle Autostrade del mare. Il suo itinerario tocca i porti di Savona, Livorno, Barcellona e Valencia. Imbarca fino a 500 "pezzi" tra stive e la coperta, che sembra quella di una portaerei. Alla cerimonia ha assistito come ospite d' onore dei Grimaldi anche il senatore Matteo Salvini, che ha voluto sottolineare l' importanza del lavoro sul mare, il coraggio dell' armamento Grimaldi per aver anticipato tutte le prescrizioni "green" e la volontà del governo di aiutare gli imprenditori a far presto e bene. «Il nostro obiettivo - ha detto il leader della Lega - è di velocizzare i processi decisionali tagliando la burocrazia e facilitando chi investe sui porti e sulle navi. Non solo strade e ferrovie - ha ribadito - ma anche mare, ambiente e lavoro». I Grimaldi sono impegnati, da oltre 40 anni, sul porto di Livorno, che considerano strategico «Anche se siamo stretti negli spazi - ha sottolineato Guido Grimaldi - abbiamo puntato molto su questo scalo e stiamo chiedendo all' Autorità portuale di aiutarci per portare ancora più lavoro». Gli hanno risposto il sindaco Luca Salvetti, la cui consorte Nicoletta Landi ha fatto da madrina alla nave, e il presidente dell' Autorità portuale Stefano Corsini. Sia l' uno che l' altro ringraziando il gruppo Grimaldi hanno ricordato che il porto sta sviluppando nuovi progetti e che Livorno - ha specificato il sindaco «ha alle spalle ettari di aree libere, che possono rappresentare il futuro per nuovi insediamenti produttivi e logistici». Hanno portato il loro saluto il nuovo direttore marittimo della Toscana capitano di vascello Angòra e l' assessore comunale al porto Bonciani. La nave "Eco Livorno" è tra i primi esemplari di una nuova classe che comprende le più grandi unità al mondo per il trasporto di merci rotabili. Tali navi sono dotate di innovazioni tecnologiche che le rendono le più efficienti al mondo. Sono capaci di azzerare le loro emissioni in porto utilizzando l' energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 metri quadri di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente. La flotta Grimaldi ne ha già avute tre di un ordine di sei, e procede in tutti i settori per la massima qualificazione "green".

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Livorno

LIVORNO

«Sulla Darsena Europa bisogna accelerare Ci sono 560mila euro per ampliare il porto»

Livorno

«La nave 'Eco Livorno' è un orgoglio italiano»

Rissa in piazza Attias tra bande di ragazzi I residenti chiamano le forze dell'ordine

«Sulla Darsena Europa bisogna accelerare Ci sono 560mila euro per ampliare il porto»

Dopo la cerimonia del battesimo della nave 'Eco Livorno' del gruppo Grimaldi, il senatore dela Lega Matteo Salvini è andato a Palazzo Rosciano, sede dell' Autorità Portuale, per un breve saluto con il presidente Stefano Corsini. «Sulla Darsena Europa a Livorno bisogna accelerare - ha detto il leader del Carroccio - così come su tutte le altre infrastrutture necessarie all' Italia. Dobbiamo sburocratizzare e riformare il codice degli appalti e mettersi a correre per costruire strade, terminal, porti, autostrade e tutto quello che serve». Il senatore ha aggiunto: «Abbiamo perso fin troppo tempo e ora dobbiamo lavorare per far ripartire il Paese: le infrastrutture sono imprenscindibili per garantire lo sviluppo e la Darsena Europa è una di queste». Breve riunione operativa nella sede della Autorita' portuale di Livorno perchè, tra le priorita' per il governo Draghi, c' è quella di sbloccare i troppi cantieri fermi. «A Livorno - ha detto Salvini - ad esempio ci sono 560 milioni di euro immediatamente disponibili per ampliare e ammodernare il porto per creare ricchezza e lavoro nel rispetto dell' ambiente. Dopo anni di ritardi, che questa sia la volta buona». Il porto di Livorno ha fame di lavoro.

Affari Italiani

Livorno

Ambiente: Salvini, 'nave 'Eco Livorno' esempio di sostenibilità di cui andare orgogliosi'

Roma, 2 mar. (Adnkronos) - "Battesimo della nuova nave della flotta Grimaldi 'Eco Livorno', un esempio di ingegneria navale e tecnologia di ecosostenibilità di cui l' Italia può andare orgogliosa, con emissioni di Co2 dimezzate e addirittura azzerate in porto grazie a enormi batterie al litio...". Lo scrive su Facebook, Matteo Salvini, postando le foto della sua visita di questa mattina nel porto di Livorno.

affaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996
NOTIZIARIO
torna alla lista
Ambiente: Salvini, 'nave 'Eco Livorno' esempio di sostenibilità di cui andare orgogliosi'
aiTV
In Nigeria liberate le 279 studentesse rapite: stanno bene
in evidenza
"Accertamenti cardiaci" Filippo trasferito in altro ospedale
La Royal Family "supplica"

Ansa

Livorno

Trasporti: 'battezzata' Eco Livorno nave ibrida di Grimaldi

Unità ro-ro dimezza emissioni e porta fino a 500 semirimorchi

(ANSA) - LIVORNO, 02 MAR - Si è svolto oggi al porto di Livorno il battesimo della Eco Livorno, terza unità ro-ro ibrida della classe Gg5g (Grimaldi Green 5th Generation) del gruppo Grimaldi. La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale nel porto labronico della nave, appena giunta dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. All' evento hanno partecipato, tra gli altri, il leader della Lega, Matteo Salvini, il sindaco di Livorno, Luca Salvetti, il top management di Grimaldi, il presidnete dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini e le altre autorità locali. La Eco Livorno, spiega la società armatrice in una nota, "ha una capacità di trasporto di oltre 500 semi-rimorchi ed è in grado di dimezzare le emissioni di Co2 rispetto alle navi ro-ro della precedente serie operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in porto: durante la sosta in banchina, le navi Gg5g possono infatti utilizzare l' energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 metri quadrati di pannelli solari". In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l' abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. "Con l' Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici - ha ricordato Emanuele Grimaldi - gli armatori di tutto il mondo si sono proposti di ridurre del 50% le emissioni delle navi entro il 2050; con l' investimento in queste nuove navi, il nostro gruppo raggiunge questo obiettivo trent' anni prima degli altri". Domani, al termine delle operazioni commerciali, la Eco Livorno partirà dal porto toscano per iniziare a servire regolarmente il collegamento ro-ro Livorno - Savona - Barcellona - Valencia. (ANSA).

Bollettino

Livorno

Livorno, sviluppo futuro delle imprese portuali e della logistica

LIVORNO - Il futuro del lavoro portuale e del comparto della logistica in un'ottica di sistema, è stato oggetto dell'incontro svolto nell'ambito del Tavolo del lavoro promosso dall'Amministrazione comunale di Livorno e costituito dalla comunità portuale, per avviare una riflessione congiunta. Presenti all'incontro: il segretario generale Adsp MTS Massimo Provinciali, Umberto Paoletti (Confindustria), Enrico Bonistalli (Asamar) Gloria Dari (Spedimar e Confetra Toscana), Massimo Angioli (CNA Trasporti), Marco Mignogna e Enio Lorenzini (Assiterminal), Enzo Raugei (Ancip), Jari de Filicaia (Lega Cooperative), Matteo Trumpy (ALP), Fabrizio Zannotti e Giuseppe Gucciardo (Cgil), Ginaluca Vianello (Uil), Dino Ketzei (Cisl). A guidare il Tavolo l'assessora comunale al Porto e all'Integrazione porto-città, Barbara Bonciani, incontro per concretizzare il processo di governance allargata e di dialogo sociale già intrapreso per la gestione degli effetti del covid 19 sulla comunità con le cabine di regia città-porto, ponendo obiettivi comuni per lo sviluppo competitivo del porto, della città, delle imprese portuali e della logistica e dei i lavoratori. In questo periodo di crisi" - ha detto Bonciani - "le Istituzioni pubbliche hanno grandi responsabilità nel supportare la ripresa e lo sviluppo" - "sento il dovere di attivare un percorso per supportare un progetto di medio-lungo periodo che metta la comunità portuale insieme su obiettivi di competitività e coesione sociale, in cui l'obiettivo della qualità del lavoro abbia una centralità. La comunità portuale e la città si uniscono su obiettivi condivisi, con la volontà di definire strategie di medio e lungo periodo capaci di governare, non solo l'emergenza contingente, ma anche la successiva fase di ripresa dell'economia e per farsi trovare pronti a gestire i processi di innovazione che interverranno con la realizzazione delle infrastrutture a mare (Darsena Europa) e a terra (Piano del ferro, potenziamento retroporto, logistica 5.0). ORGANIZZAZIONE LAVORO PORTUALE Al centro della discussione le sfide congiunte: in primo piano l'organizzazione del lavoro portuale, Bonciani ha fatto presente che le previsioni della norma vigente sul lavoro temporaneo sono una ricchezza da non disperdere ma anzi da tutelare come fattore di competitività, così come il sistema di appalto di segmento di ciclo senza interferenze, sono punti di forza che ci dovranno impegnare nel breve ad adottare scelte in grado di garantire un sistema di imprese competitivo e occupazione stabile e qualificata. LOGISTICA Il settore della logistica, afferente alle imprese del porto di Livorno, ha perso il 30% dell'export a causa della pandemia generando con un forte impatto sull'occupazione. Lo sviluppo futuro delle imprese portuali e di quelle della logistica e delle spedizioni dipenderà dalla capacità di promuovere sviluppo, pace sociale e processi innovativi, generando occupazione di qualità. Dalla discussione è emersa la necessità di approcciare l'organizzazione del lavoro portuale con una visione di medio lungo periodo, programmando in maniera pro-attiva le politiche del lavoro. E attivare una maggiore collaborazione fra cluster marittimo (portuale e logistico) istituzioni, istituti scolastici, Università e mondo della ricerca. La proposta avanzata è quella di aggiornare con nuovi contenuti il Patto per il lavoro, ampliandolo a tutta la comunità portuale, inserendo le associazioni della logistica. Il nuovo Patto per il lavoro, la competitività e coesione sociale del sistema città-porto Livorno sarà uno strumento a supporto della comunità per guidare il lavoro congiunto da realizzare, ai fini della governabilità dei processi in atto, per favorire un'organizzazione del lavoro portuale e della logistica che sappia rispondere alla sfide presenti e future. Tale processo sarà rispondente agli adempimenti di legge che dovranno essere rispettati nell'interesse di tutti (città, porto, imprese e lavoratori).

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

Corriere Marittimo

Livorno

LIVORNO, EMANUELE GRIMALDI: «INVESTIRE SOLO IN NAVIGLIO NON È SUFFICIENTE»

Emanuele Grimaldi: «I problemi nella gestione delle aree portuali a Livorno» - «Ci auguriamo si riescano a trovare soluzioni». Sullo sfondo la complessa vicenda della Darsena Toscana Sponda Ovest.

Lucia Nappi LIVORNO - «L'impiego delle prime tre gemelle nel porto di Livorno testimonia l'importanza del porto labronico, nel quale siamo presenti da quattro decenni e siamo riusciti ad incrementare in modo esponenziale i traffici di merci di rotabili da e per Livorno. Ma non è sufficiente investire solo nel naviglio, un notevole sforzo è anche necessario nelle infrastrutture di terra, portuali e retro portuali» - Questo è il chiaro monito di Emanuele Grimaldi al porto di Livorno, per crescere sono necessari gli investimenti in infrastrutture, di mare e di terra. L'armatore del Gruppo partenopeo (VIDEO) era stamani a Livorno per lo scalo inaugurale della ro-ro "Eco Livorno" -«E' noto che in questi anni malgrado i notevoli sforzi dei vertici del porto ci sono stati notevoli problemi nella gestione delle aree portuali a Livorno» -ha continuato Grimaldi - «Confidiamo sul senso di responsabilità degli organi competenti, affinche si attivino per consentire allo scalo di Livorno, di raggiungere il pieno utilizzo delle aree portuali, permettendo l'ulteriore sviluppo dei traffici che si prevede saranno generati proprio da navi dal calibro di Eco Livorno. Ci auguriamo vivamente si riescano a trovare soluzioni che possano soddisfare chi contribuisce attivamente e significativamente allo sviluppo dei traffici e del porto. Sarà nell'interesse del lavoro di tutta la comunità portuale, della città e del Paese». I problemi a cui l'armatore fa riferimento riguardano il contenzioso nato sulla banchina e nelle aree retrostanti agli accosti 14 E/F/G Sponda Ovest della Darsena Toscana, proprio la banchina dove opera Grimaldi con le linee dei traghetti ro-ro e ro-pax per la Sardegna, Olbia e la Sicilia, Palermo. Banchina diventata un ennesimo teatro della battaglia tra Grimaldi e Onorato nel porto di Livorno. A ricorrere contro l'AdSP la società composta da Sinergest Olbia Spa e Moby (due società del gruppo Onorato) LTM e Marinvest (MSC) - aggiudicataria nel 2018 della Porto di Livorno 2000 che nel porto toscano gestisce il traffico crocieristico, dei traghetti e i servizi di accoglienza ai passeggeri, per un totale di 3 milioni di persone. Ricorso che, a guardar bene, è solo uno dei molteplici e complessi conteziosi scatenatisi nel porto di Livorno, negli ultimi anni, e combattuti a suon di carte bollate, in un tutti contro tutti tra terminalisti e Autorità di Sistema portuale. Nel novembre 2020 poi la sentenza di primo grado del tribunale amministrativo toscano riconosceva la legittimità dei provvedimenti dell'AdSP, nell'autorizzare la società SDT a svolgere servizio al traffico ro-ro e ro-pax, nella banchina e nelle aree retrostanti la Sponda Ovest della Darsena Toscana. Dove appunto partono e arrivano le navi di Grimaldi. Rigettando pertanto il principio di esclusività rivendicato dalla Porto di Livorno 2000 nella gestione del traffico passeggeri nel porto di Livorno. La vicenda tuttavia non ancora conclusa, perchè la Porto di Livorno 2000, come ha annunciato, chiamerà l'Authority questa volta sul ring del Consiglio di Stato, per un secondo round.

Corriere Marittimo

Livorno

Emanuele Grimaldi: «Vento in poppa alla ro-ro ibrida Eco Livorno» inaugurata a Livorno

LIVORNO - «L'augurio di vento in poppa e mari tranquilli alla nave Eco Livorno e lunga vita a questa nave attraverso mari ed oceani» sono le parole di Emanuele Grimaldi, durante la cerimonia per lo scalo inaugurale della nuova nave ro/ro ibrida Eco Livorno, Gruppo Grimaldi, svolta stamani nel porto di Livorno, Terminal SDT Sintermar Darsena Toscana (accosto 14E). La nave consegnata poche settimane fa da cantieri cinesi Jinling di Nanjing è stata protagonista della tradizionale cerimonia del lancio della bottiglia, madrina Nicoletta Landi. Evento che ha visto riuniti i vertici del Gruppo, presenti Emanuele e Guido Grimaldi, tra i rappresentanti politici: il sen. Matteo Salvini, per le istituzioni locali: il sindaco della città Luca Salvetti, l'assessore al porto Barbara Bonciani, il presidente dell'AdSP Stefano Corsini e il comandante della Direzione marittima della Toscana comandante(CP) Gaetano Angora. «La nave Eco Livorno è tra i primi esemplari di una nuova classe che comprende le più grandi unità al mondo per il trasporto di merci rotabili, con una capacità di carico di oltre 500 semi-rimorchi» - ha detto Emanuele Grimaldi (VIDEO) - «Tali navi sono dotate di innovazioni tecnologiche che le rendono le più efficienti al mondo nel loro segmento. In particolare, sono capaci di azzerare le loro emissioni in porto utilizzando l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato». «In base all'accordo di Parigi l'ICS, l'organizzazione globale degli armatori, di cui sono vice presidente, ci dice che le emissioni saranno ridotte del 50% entro il 2050. Un investimento, quello di Eco Livorno con cui il nostro gruppo raggiunge l'obiettivo con 30 anni di anticipo, un'intera generazione. Questa nave abbatte del 50% le emissioni rispetto alle migliori navi al mondo. E rispetto alla nave media che naviga in Europa - specifica Grimaldi- la Eco Livorno abbatte del 70% le emissioni» La Eco Livorno verrà impiegata sul collegamento giornaliero operato dal nostro Gruppo tra Livorno, Savona, Barcellona e Valencia per il trasporto di merci rotabili (automobili, furgoni, camion, semirimorchi, ecc.). Questo nuovo ingresso in flotta, fa parte del programma del rinnovamento della flotta del Gruppo Grimaldi con nuove navi sempre più ecosostenibili. Dallo scorso novembre ad oggi sono infatti entrate nella flotta dell'armatore partenopeo quattro nuove unità. Le tre delle dodici unità ibride della nuova classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G) commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing: Eco Livorno (consegnata stamani) Eco Valencia (17 novembre 2020) Eco Barcelona (4 gennaio 2021) le ro-ro destinate al trasporto di merci rotabili nel Mediterraneo. Tanto le sei navi già consegnate delle sette unità PCTC (Pure Car & Truck Carrier) commissionate al cantiere cinese Yangfan di Zhoushan, contribuiranno a rendere la flotta del Gruppo ancora più giovane ed ecosostenibile.

EconomyMag

Livorno

Battezzata la Eco Livorno, gigante green del Gruppo Grimaldi che dimezza le emissioni

La breve cerimonia si è svolta questa mattina in occasione dello scalo inaugurale della nave nel porto di Livorno

di Redazione Web

Ha avuto luogo, presso il porto di Livorno, il battesimo della Eco Livorno, terza unità ro-ro ibrida della innovativa classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) del Gruppo Grimaldi. La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale nel porto labronico della nave, appena giunta dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. All' evento hanno partecipato, tra gli altri, rappresentanti delle autorità locali e della comunità portuale di Livorno, il top management del Gruppo Grimaldi ed alcuni clienti storici della compagnia partenopea. La cerimonia è stata introdotta dai saluti di Luca Salvetti, Sindaco di Livorno, Stefano Corsini, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Gaetano Angora, Direttore Marittimo di Livorno, Matteo Salvini, leader della Lega, ed Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi. Al termine dei brevi interventi, la Eco Livorno è stata benedetta da Mons. Placido Bevinetto della diocesi di Livorno. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Nicoletta Landi, moglie del sindaco Salvetti. La Eco Livorno è la terza unità della classe GG5G, che comprende le navi ro-ro più grandi ed ecofriendly al mondo. Questi giganti green dalla capacità di trasporto di oltre 500 semi-rimorchi sono in grado di dimezzare le emissioni di CO2 rispetto alle navi ro-ro della precedente serie operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in porto: durante la sosta in banchina, le navi GG5G possono infatti utilizzare l' energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l' abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. 'L' impiego nello scalo labronico delle prime tre gemelle della classe GG5G, tra cui la Eco Livorno, è la dimostrazione dell' importanza che il nostro gruppo attribuisce a tale porto, dove siamo presenti da oltre quattro decenni durante i quali siamo riusciti a sviluppare ed incrementare in modo esponenziale i traffici di merci rotabili e passeggeri', ha dichiarato durante il suo intervento Emanuele Grimaldi. 'Con l' Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, gli armatori di tutto il mondo si sono proposti di ridurre del 50% le emissioni delle navi entro il 2050; con l' investimento in queste nuove navi, il nostro Gruppo raggiunge questo obiettivo trent' anni prima degli altri'. Domani, al termine delle operazioni commerciali, la Eco Livorno partirà dal porto labronico per iniziare a servire regolarmente il collegamento ro-ro Livorno - Savona - Barcellona - Valencia.

Informatore Navale

Livorno

GRUPPO GRIMALDI: BATTEZZATA LA GIGANTE GREEN ECO LIVORNO

La breve cerimonia si è svolta questa mattina in occasione dello scalo inaugurale della nave nel porto di Livorno Livorno, 2 marzo 2021: Ha avuto luogo questa mattina, presso il porto di Livorno, il battesimo della Eco Livorno, terza unità ro-ro ibrida della innovativa classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) del Gruppo Grimaldi. La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale nel porto labronico della nave, appena giunta dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. All'evento hanno partecipato, tra gli altri, rappresentanti delle autorità locali e della comunità portuale di Livorno, il top management del Gruppo Grimaldi ed alcuni clienti storici della compagnia partenopea. La cerimonia è stata introdotta dai saluti di Luca Salvetti, Sindaco di Livorno, Stefano Corsini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Gaetano Angora, Direttore Marittimo di Livorno, Matteo Salvini, leader della Lega, ed Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi. Al termine dei brevi interventi, la Eco Livorno è stata benedetta da Mons. Placido Bevinetto della diocesi di Livorno. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Nicoletta Landi, moglie del sindaco Salvetti. La Eco Livorno è la terza unità della classe GG5G, che comprende le navi ro-ro più grandi ed ecofriendly al mondo. Questi giganti green dalla capacità di trasporto di oltre 500 semi-rimorchi sono in grado di dimezzare le emissioni di CO2 rispetto alle navi ro-ro della precedente serie operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in porto: durante la sosta in banchina, le navi GG5G possono infatti utilizzare l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. L'impiego nello scalo labronico delle prime tre gemelle della classe GG5G, tra cui la Eco Livorno, è la dimostrazione dell'importanza che il nostro gruppo attribuisce a tale porto, dove siamo presenti da oltre quattro decenni durante i quali siamo riusciti a sviluppare ed incrementare in modo esponenziale i traffici di merci rotabili e passeggeri, ha dichiarato durante il suo intervento Emanuele Grimaldi. Con l'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, gli armatori di tutto il mondo si sono proposti di ridurre del 50% le emissioni delle navi entro il 2050; con l'investimento in queste nuove navi, il nostro Gruppo raggiunge questo obiettivo trent'anni prima degli altri. Domani, al termine delle operazioni commerciali, la Eco Livorno partirà dal porto labronico per iniziare a servire regolarmente il collegamento ro-ro Livorno Savona Barcellona Valencia.

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

Informazioni Marittime

Livorno

Livorno, Grimaldi battezza Eco Livorno

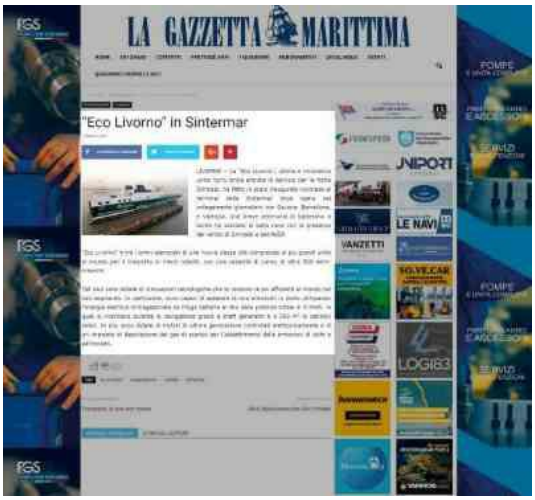
Cerimonia nello scalo labronico con il management della compagnia, il sindaco della città e il senatore Salvini

Ha avuto luogo questa mattina, presso il porto di Livorno, il battesimo della Eco Livorno , terza unità ro-ro ibrida di quinta generazione del Gruppo Grimaldi (GG5G). La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale nel porto labronico della nave, appena giunta dai cantieri cinesi Jinling di Nanchino. Domani, al termine delle operazioni commerciali, Eco Livorno partirà dal porto labronico per iniziare a servire regolarmente il collegamento ro-ro Livorno-Savona-Barcellona-Valencia. Eco Livorno è una grande ro-ro dalla capacità di trasporto di oltre 500 semi-rimorchi. Rispetto alla precedente generazione dimezza le emissioni di anidride carbonica, con la possibilità di azzerarle durante la sosta in porto tramite l' utilizzo di grandi batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, che si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 metri quadri di pannelli solari. Inoltre, questa classe è dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l' abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. «L' impiego nello scalo labronico delle prime tre gemelle della classe GG5G, tra cui la Eco Livorno, è la dimostrazione dell' importanza che il nostro gruppo attribuisce a tale porto, dove siamo presenti da oltre quarant' anni durante i quali siamo riusciti a sviluppare ed incrementare in modo esponenziale i traffici di merci rotabili e passeggeri», commenta Emanuele Grimaldi. «Con l' Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, gli armatori di tutto il mondo si sono proposti di ridurre della metà le emissioni delle navi entro il 2050; con l' investimento in queste nuove navi, il nostro Gruppo raggiunge questo obiettivo trent' anni prima degli altri». All' evento hanno partecipato, tra gli altri, rappresentanti delle autorità locali e della comunità portuale di Livorno, il top management del Gruppo Grimaldi ed alcuni clienti storici della compagnia partenopea. La cerimonia è stata introdotta dai saluti di Luca Salvetti, sindaco di Livorno; Stefano Corsini, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale; Gaetano Angora, direttore marittimo del porto di Livorno; Matteo Salvini, leader della Lega, e Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. Dopo la benedizione di monsignore Placido Bevinetto della diocesi di Livorno. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Nicoletta Landi, moglie del sindaco Salvetti.

La Gazzetta Marittima

Livorno

Eco Livorno in Sintermar



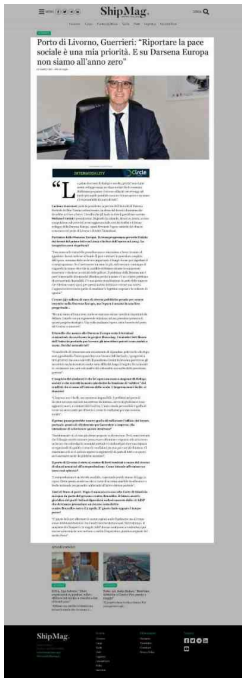
LIVORNO La Eco Livorno, ultima e innovativa unità ro/ro ibrida entrata in servizio per la flotta Grimaldi, ha fatto lo scalo inaugurale livornese al terminal della Sintermar dove opera nel collegamento giornaliero con Savona, Barcellona, e Valencia. Una breve cerimonia di battesimo a bordo ha salutato la bella nave con la presenza dei vertici di Grimaldi e dell'AdSP. Eco Livorno è tra i primi esemplari di una nuova classe che comprende le più grandi unità al mondo per il trasporto di merci rotabili, con una capacità di carico di oltre 500 semi-rimorchi. Tali navi sono dotate di innovazioni tecnologiche che le rendono le più efficienti al mondo nel loro segmento. In particolare, sono capaci di azzerare le loro emissioni in porto utilizzando l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

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

Ship Mag

Livorno

Porto di Livorno, Guerrieri: Riportare la pace sociale è una mia priorità. E su Darsena Europa non siamo all'anno zero


ShipMag.

Porto di Livorno, Guerrieri: "Riportare la pace sociale è una mia priorità. E su Darsena Europa non siamo all'anno zero"

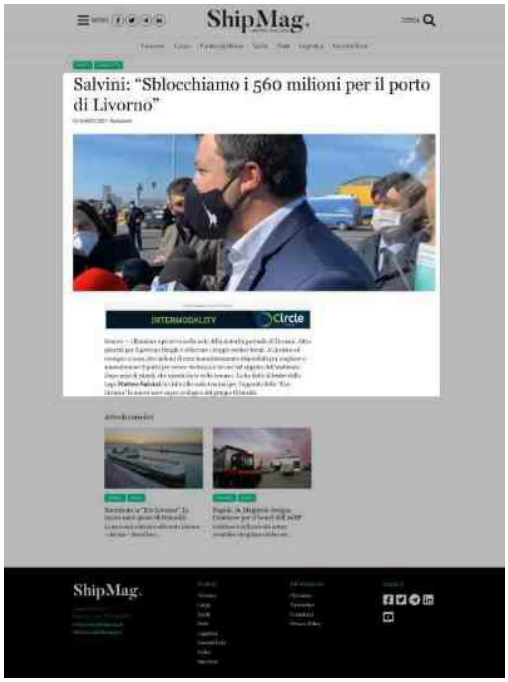
"La prima fase sarà di dialogo e ascolto, perché non ci può essere sviluppo senza un clima sociale che lo consenta. Dobbiamo preparare il terreno affinché ciò avvenga nel modo più rapido possibile con una visione aperta e un senso di responsabilità da parte di tutti. Luciano Guerrieri parla da presidente in pectore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale, in attesa del decreto di nomina che dovrebbe arrivare a breve. L'eredità che gli lascia in dote il presidente uscente Stefano Corsini è pesantissima: litigiosità tra aziende, ricorsi su ricorsi, accesa competizione sul costo del lavoro aggravata dalla crisi dei traffici e il futuro sviluppo della Darsena Europa, ormai diventata l'opera-simbolo del rilancio economico del porto di Livorno e di tutto l'hinterland. Partiamo dalla Darsena Europa. Il cronoprogramma prevede l'inizio dei lavori del primo lotto nel 2022 e la fine dell'opera nel 2024. La tempistica sarà rispettata? Non conosco lo stato della procedura ma se riuscissimo a breve termine ad appaltare i lavori, arrivare al bando di gara e attivare la procedura completa dell'opera, avremmo fatto un lavoro importante. I tempi ci sono per rispettare il cronoprogramma. Se ci mettessimo un anno in più, arriveremmo comunque al traguardo in tempo visto che in parallelo dobbiamo attuare le connessioni ferroviarie e risolvere la criticità delle gallerie. Il problema della Darsena non è però l'unico nodo al centro del dibattito perché a monte c'è un cronico problema di aree portuali disponibili. C'è una giusta rivendicazione da parte delle imprese che chiedono nuovi spazi, per questo motivo dobbiamo trovare una sintesi. L'approccio deve essere quello di conciliare le legittime esigenze e le richieste di ognuno. Ci sono 550 milioni di euro di risorse pubbliche pronte per essere investite nella Darsena Europa, ma l'opera è ancora in una fase progettuale Ma non siamo all'anno zero, anche se mancano alcune questioni importanti da definire. Guardo con un ragionevole ottimismo ad una prossima partenza di questo progetto strategico. Una volta realizzata l'opera, tutto l'assetto del porto del Livorno si muoverà. Il tassello che manca alla Darsena Europa resta il terminal contenitori, da realizzare in project financing. I tentativi fatti finora dall'Autorità portuale per trovare gli investitori privati sono andati a vuoto. Perché secondo lei? Il mio livello di conoscenza non mi consente di rispondere, potrò farlo solo dopo aver approfondito l'intera procedura con i tecnici dell'Authority, i progettisti e tutti gli attori che sono coinvolti. Il presidente Corsini ha lavorato per trovare gli investitori ma ha incontrato anche tante difficoltà lungo il tragitto. Se ci riuscirò io, ovviamente non sarà solo merito del sottoscritto ma anche della precedente gestione. L'auspicio dei sindacati è che lei apra una nuova stagione di dialogo sociale e che eserciti in modo più deciso la funzione di arbitro dei conflitti che ci sono all'interno dello scalo. L'impresa non è facile, ci riuscirà? L'impresa non è facile, ma nemmeno impossibile. I problemi nel porto di Livorno non sono nati ieri ma arrivano da lontano. Ai vecchi problemi si sono aggiunti i nuovi, accentuati dal Covid-19. L'unica strada percorribile è quella di creare un nuovo patto per il lavoro e creare le condizioni per una coesione sociale. Il primo passo potrebbe essere quello di rafforzare l'ufficio del lavoro portuale, punto di riferimento per lavoratori e imprese. Ha intenzione di valorizzare questa struttura? Assolutamente sì, ci sono già alcune proposte in discussione. Però, sono convinto che il disagio sociale esistente possa essere affrontato e superato solo attraverso un lavoro che coinvolga la comunità portuale e i sindacati per dare una risposta occupazionale di qualità e creare le condizioni per una pace sociale duratura. Ci riusciremo solo se ci sarà un approccio ragionevole da parte di tutti e se questo sarà sostenuto anche da politiche nazionali. Il porto di Livorno è stato al centro di forti tensioni a causa del ricorso di alcuni armatori all'autoproduzione. Come intende

affrontare un tema così spinoso? L'autoproduzione è un'attività possibile, rispettando però le norme di legge in vigore. Detto questo, confermo che si tratta di un tema sensibile da affrontare a livello nazionale per garantire uniformità all'intero sistema portuale. Aiuti di Stato ai porti. Dopo il mancato ricorso alla Corte di Giustizia europea da parte del governo contro Bruxelles, il futuro assetto giuridico dei porti italiani dipenderà esclusivamente dalle 16 AdSP che dovranno presentare un ricorso cumulativo contro Bruxelles entro il 5 aprile. E' giusto farlo oppure è tempo perso? E' giusto farlo per affermare le nostre ragioni anche legalmente ma al tempo stesso dobbiamo discutere con i nostri interlocutori europei. Nel frattempo, il ministero dei Trasporti e le singole AdSP devono continuare a confrontarsi per trovare soluzioni che non mettano a rischio l'impalcatura giuridica originale del nostro Paese.

Ship Mag

Livorno

Salvini: Sblocchiamo i 560 milioni per il porto di Livorno



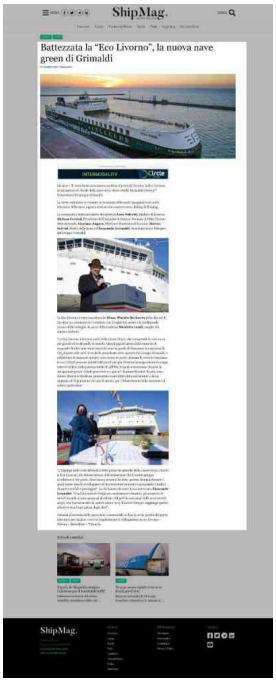
Genova «Riunione operativa nella sede della Autorità portuale di Livorno. Altra priorità per il governo Draghi è sbloccare i troppi cantieri fermi. A Livorno ad esempio ci sono 560 milioni di euro immediatamente disponibili per ampliare e ammodernare il porto per creare ricchezza e lavoro nel rispetto dell'ambiente. Dopo anni di ritardi, che questa sia la volta buona». Lo ha detto il leader della Lega Matteo Salvini in visita allo scalo toscano per l'approdo della Eco Livorno la nuova nave super ecologica del gruppo Grimaldi.

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

Ship Mag

Livorno

Battezzata la Eco Livorno, la nuova nave green di Grimaldi



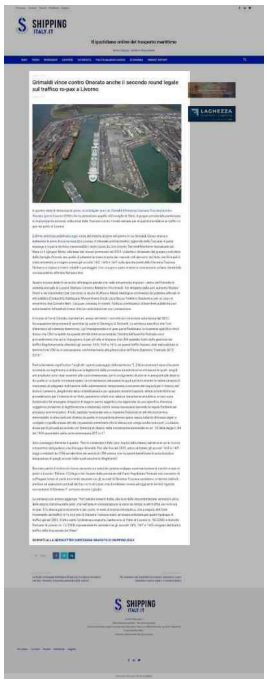
Livorno E' stata battezzata questa mattina al porto di Livorno, la Eco Livorno, terza unità ro-ro ibrida della innovativa classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) del gruppo Grimaldi. La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale nel porto labronico della nave, appena arrivata dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing. La cerimonia è stata introdotta dai saluti di Luca Salvetti, Sindaco di Livorno, Stefano Corsini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Gaetano Angora, Direttore Marittimo di Livorno, Matteo Salvini, leader della Lega, ed Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo Grimaldi. La Eco Livorno è stata benedetta da Mons. Placido Bevinetto della diocesi di Livorno. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Nicoletta Landi, moglie del sindaco Salvetti. La Eco Livorno è la terza unità della classe GG5G, che comprende le navi ro-ro più grandi ed ecofriendly al mondo. Questi giganti green dalla capacità di trasporto di oltre 500 semi-rimorchi sono in grado di dimezzare le emissioni di CO2 rispetto alle navi ro-ro della precedente serie operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in porto: durante la sosta in banchina, le navi GG5G possono infatti utilizzare l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. L'impiego nello scalo labronico delle prime tre gemelle della classe GG5G, tra cui la Eco Livorno, è la dimostrazione dell'importanza che il nostro gruppo attribuisce a tale porto, dove siamo presenti da oltre quattro decenni durante i quali siamo riusciti a sviluppare ed incrementare in modo esponenziale i traffici di merci rotabili e passeggeri, ha dichiarato durante il suo intervento Emanuele Grimaldi. Con l'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, gli armatori di tutto il mondo si sono proposti di ridurre del 50% le emissioni delle navi entro il 2050; con l'investimento in queste nuove navi, il nostro Gruppo raggiunge questo obiettivo trent'anni prima degli altri. Domani al termine delle operazioni commerciali, la Eco Livorno partirà dal porto labronico per iniziare a servire regolarmente il collegamento ro-ro Livorno Savona Barcellona Valencia.

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

Shipping Italy

Livorno

Grimaldi vince contro Onorato anche il secondo round legale sul traffico ro-pax a Livorno



A quattro mesi di distanza dal primo round legale vinto da Grimaldi (Sintermar Darsena Toscana) contro Onorato (porto Livorno 2000) che ha presentato appello al Consiglio di Stato, il gruppo armatoriale partenopeo si impone per la seconda volta al tar della Toscana contro il rivale sempre per le questione relative ai traffici ro-pax nel porto di Livorno. L'ultima sentenza pubblicata oggi, ironia del destino proprio nel giorno in cui Grimaldi Group teneva a battesimo in porto la nuova nave Eco Livorno, il tribunale amministrativo regionale della Toscana in parte respinge e in parte dichiara inammissibili i motivi posti da Ltm-Livorno Terminal Marittimo-Autostrade del Mare s.r.l. (gruppo Moby) alla base del ricorso promosso nel 2015. L'obiettivo dichiarato del gruppo controllato dalla famiglia Onorato era quella di ottenere un risarcimento dei mancati utili derivanti dal fatto che Grimaldi è stato ammesso a svolgere presso gli accosti 14/E, 14/G e 14/F sulla sponda ovest della Darsena Toscana l'imbarco e sbarco di merci rotabili e passeggeri. Ltm occupa e opera invece in concessione un'area demaniale corrispondente all'intera Darsena Uno. Questo ricorso diede il via anche all'indagine penale che vede attualmente imputati i vertici dell'Autorità di sistema portuale di Livorno (Stefano Corsini e Massimo Provinciali), l'ex dirigente della port authority Matteo Poroli e sei imprenditori per concorso in abuso d'ufficio e falsità ideologica commessa da pubblico ufficiale in atti pubblici (Costantino Baldissara, Massimiliano Ercoli, Luca Becce, Federico Baudone e, per un caso di omonimia, due Corrado Neri). L'accusa contesta, in sintesi, l'utilizzo continuativo di banchine pubbliche con autorizzazioni trimestrali invece che con autorizzazione con concessione. Il ricorso al Tar di Onorato, tramite Ltm, aveva nel mirino i vari atti con cui è stata autorizzata dal 2012 l'occupazione temporanea di banchine da parte di Seatrag e di Grimaldi. La sentenza specifica che con riferimento all'interesse risarcitorio, cui l'impugnazione è in gran parte finalizzata, la ricorrente specifica che il danno che LTM ha subito da questa attività anticoncorrenziale, favorita dall'Autorità Portuale con i provvedimento che qui si impugnano, è pari all'utile di impresa che LTM avrebbe tratto dalla gestione dei traffici illegittimamente attestati agli accosti 14/E, 14/F e 14/G, se questi traffici fossero stati delocalizzati al terminal che LTM ha in concessione, conformemente alle prescrizioni del Piano Operativo Triennale 2012-2015 . Particolarmente significativo fra gli altri questo passaggio della sentenza: [] Non convince invece che parte ricorrente sia legittimata a sindacare la legittimità delle procedure amministrative attraverso le quali i singoli atti ampliativi sono stati assentiti alle controinteressate, per lo svolgimento di attività in area portuale distinta da quella in cui parte ricorrente opera. Le contestazioni attraverso le quali parte ricorrente fa valere censure di mancanza di adeguata motivazione delle autorizzazioni temporanee, mancanza dei requisiti per il rilascio del titolo in sanatoria, illegittimità della cointestazione a più operatori di autorizzazioni, difetto di istruttoria nel procedimento per il rilascio di un titolo, assumono infatti una valenza meramente emulativa, ovvero sono funzionali a far emergere violazioni di legge in senso oggettivo, ma sganciate da una specifica rilevanza soggettiva (in termini di legittimazione e interesse), com'è invece necessario secondo le regole fondanti del processo amministrativo. Il tutto sarebbe funzionale solo a impedire l'esercizio di attività economica, ammissibile, in area portuale diversa da quella in cui parte ricorrente opera, senza tuttavia che essa aspiri a svolgere ivi quella stessa attività, né potendo pretendere che la stessa non venga svolta tout court. Lo stesso dicasi per la procedura avviata con l'istanza di rilascio della concessione demaniale ex art. 18 della legge n. 84 del 1994 presentata dalla controinteressata SDT s.r.l.. Altro passaggio rilevante è questo: Non è contestato infatti (anzi risulta dalla stessa

narrativa di cui al ricorso introduttivo del giudizio) che il Gruppo Grimaldi, fino alla fine del 2010, abbia utilizzato gli accosti 14/E e 14/F (oggi contestati da LTM) avvalendosi dei servizi di LTM stessa, che ha quindi beneficiato di autorizzazioni temporanee di quegli accosti delle quali assume la illegittimità. Bocciato anche il motivo di ricorso secondo cui solo Ltm poteva svolgere movimentazione di carichi ro-pax in porto a Livorno: Ritiene il Collegio che l'esame delle previsioni del Piano Regolatore Portuale non consenta di suffragare la tesi di parte ricorrente secondo cui gli accosti di Darsena Toscana sarebbero, in termini radicali, preclusi ad operazioni portuali del tipo ro/ro e ro/pax, che dovrebbero invece ad oggi ed in termini rigorosi concentrarsi in Darsena 1 scrivono ancora i giudici. La sentenza poi ancora aggiunge: Non paiono esserci dubbi, alla luce della documentazione versata in atti e della stessa narrativa delle parti, che nell'area in considerazione si siano da tempo svolti traffici sia ro/ro sia ro/pax. È la stessa parte ricorrente a dar conto, in sede di ricorso introduttivo, che a seguito del forte incremento dei traffici ro/ro e ro/pax la Darsena Toscana iniziò ad essere utilizzata per quelle tipologia di traffici già nel 2010. D'altra parte l'ordinanza congiunta Capitaneria di Porto di Livorno (n. 90/2008) e Autorità Portuale di Livorno (n. 12/2008) espressamente prevede che gli accosti 14/E, 14/F e 14/G vengano destinati a traffici della Autostrade del Mare.

Shipping Italy

Livorno

I Grimaldi (e Salvini) tengono a battesimo a Livorno l'ultima new entry della flotta (FOTO)

Nel porto di Livorno è stata oggi accolta dai vertici di Grimaldi Group la nuova nave ro-ro Eco Valencia appena arrivata dalla Cina e pronta a entrare in servizio al fianco delle due gemelle Eco Barcelona ed Eco Valencia sulle autostrade de mare fra Italia e Spagna. Ospite d'onore Matteo Salvini, leader della Lega e personaggio politico molto vicino a Guido Grimaldi che, insieme al padre Manuel, lo ha accompagnato durante la visita della nuova nave appena approdata nel porto di Livorno di cui porta il nome. All'evento hanno partecipato poi alti rappresentanti delle autorità locali e della comunità portuale di Livorno, il top management del Gruppo Grimaldi e alcuni clienti storici della compagnia partenopea. La cerimonia è stata introdotta dai saluti di Luca Salvetti, sindaco di Livorno, Stefano Corsini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Gaetano Angora, direttore marittimo di Livorno. La cerimonia si è conclusa con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Nicoletta Landi, moglie del sindaco Salvetti. L'impiego nello scalo labronico delle prime tre gemelle della classe GG5G, tra cui la Eco Livorno, è la dimostrazione dell'importanza che il nostro gruppo attribuisce a tale porto, dove siamo presenti da oltre quattro decenni durante i quali siamo riusciti a sviluppare ed incrementare in modo esponenziale i traffici di merci rotabili e passeggeri, ha dichiarato durante il suo intervento Emanuele Grimaldi. Con l'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, gli armatori di tutto il mondo si sono proposti di ridurre del 50% le emissioni delle navi entro il 2050; con l'investimento in queste nuove navi, il nostro Gruppo raggiunge questo obiettivo trent'anni prima degli altri. Domani, al termine delle operazioni commerciali, la Eco Livorno partirà dal porto labronico per iniziare a servire regolarmente il collegamento ro-ro Livorno Savona Barcellona Valencia. La nuova nave della flotta Grimaldi Eco Livorno' è un esempio di ingegneria navale e tecnologia di ecosostenibilità di cui l'Italia può andare orgogliosa, con emissioni di Co2 dimezzate e addirittura azzerate in porto grazie a enormi batterie al litio che si ricaricano durante la navigazione. In un momento come questo è confortante avere imprenditori che investono, assumono e trasportano merci nel rispetto dell'ambiente sono state le parole di Salvini. Che infine ha aggiunto: Un grazie anche ai portuali livornesi, tra i migliori in assoluto. Con il ritorno della Lega al Governo il Gruppo Grimaldi e l'associazione di categoria Alis tornano ad avere un filo diretto con la squadra di Governo in un momento storico certamente delicato per il mondo del trasporto marittimo e in particolare della continuità territoriale marittima. Battente bandiera italiana, la nuova nave Eco Livorno è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. Può trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili, ed è dotata di una rampa di accesso a poppa che permette di caricare unità con un peso fino a 150 tonnellate. La prossima unità in consegna sarà la Eco Savona in via di completamento presso il cantiere cinese Jinling.

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

La Gazzetta Marittima

Livorno

Molo Italia invece che Alto Fondale

LIVORNO La proposta, che sarà probabilmente rilanciata nella prossima seduta del Comitato di Gestione dell'AdSP Nord Tirreno, è stata discussa ma rimandata dalla commissione consultiva riunitasi venerdì scorso. I termini: poiché la compagnia portuali ha poco utilizzato e sta pochissimo utilizzando la banchina ad Alto Fondale per i traffici che ne avevano giustificato la concessione pluriennale, l'AdSP propone di revocare la concessione stessa in modo da assegnarla in via definitiva alla Porto 2000 per il costruendo terminal delle crociere. In cambio ai portuali sarà assegnato il lato libero del molo Italia dove operare con i forestali e la cellulosa. Uno scambio, nella sostanza, cui avrebbe comunque dato il nulla osta (condizionato) anche il presidente dei portuali Enzo Raugei. Le osservazioni della consultiva hanno portato però a una proposta di rinvio perché è stato detto attualmente sono in corso i lavori di allargamento della strada di accesso al molo Italia e sarebbe opportuno e realistico aspettare che siano finiti prima dello scambio. Tantopiù che i lavori stessi dovrebbero finire entro un paio di mesi. Si vedrà dal Comitato di Gestione se il rinvio dello scambio e quindi la concessione alla Porto 2000 sarà o meno accolto. Per la Porto 2000 la liberazione dell'Alto Fondale è un tassello importante, pur nelle tante difficoltà del momento.

La Gazzetta Marittima

Livorno

La storia dei TEUs a Livorno

LIVORNO I traffici container nel porto di Livorno, chiariti dal grafico che di due anni in due anni testimonia l'andamento dei TEUs fino al 2020, testimoniano meglio di ogni discorso l'andamento del comparto in relazione ai vari periodi dell'economia non solo nazionale. Vi si può leggere, per esempio, la conferma che Livorno è stato tra i primi porti italiani (e del Mediterraneo) a operare con i container, avendo registrato arrivi di questa tipologia fin dal 1968: non male, visto che il container ha esordito negli USA in via sperimentale solo nel 1965. La crescita successiva è stata pressoché continua, con un picco notevole nell'86 seguito da una brusca caduta nel '92. I traffici dei TEUs si sono poi di nuovo impennati ed hanno toccato il record nel 2016, per una breve caduta e quindi un ritorno in crescita nel 2018. A seguire il brusco calo dell'anno scorso per lo scoppio della crisi mondiale per il Covid. In questo quadro generale i dettagli non ci sono: ma emergono dai dati dei due terminal che operano la quasi totalità dei container, il TDT e il Lorenzini&C. Il primo ha subìto pesantemente la crisi mentre il secondo, grazie anche all'ingresso in forze del colosso MSC, ha registrato anche un aumento malgrado la pandemia. Entrambi i terminal rimangono oggi condizionati dalla strettoia davanti alla torre del Marzocco, che sia per la ridotta larghezza del canale, sia per la sua profondità, non consentono ad oggi passaggi di fullcontainers oltre un pescaggio prudenziale di meno di 11 metri. I lavori di allargamento e approfondimento del sito hanno avuto svariate interruzioni e sono ripresi da poco, con il risultato che il microtunnel per i cavi ENI che condizionano profondità e larghezza saranno finiti forse nel 2023. Meno di un anno prima dei lavori che gli ottimisti stimano partiranno per la Darsena Europa.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Addio a Ubaldo Scarpati La comunità portuale piange l' ex comandante

L a comunità portuale di Ancona perde una sua anima storica: l' ammiraglio Ubaldo Scarpati, ex comandante del porto dal 1995 al 1999, è morto a Meta, in provincia di Napoli. Ad annunciarne la scomparsa, i familiari: «Sei sempre stato il riferimento per tutti noi come la stella polare lo è per i suoi marinai. Continua ad illuminare il nostro cammino». Scarpati, già comandante dei porti di Napoli, Salerno e Palermo, nel 2004 fondò con Frittelli Maritime e Msc la Act-Adriatic Container Terminal, una delle aziende dello scalo dorico. «Molti di noi lo ricordano per la sua fermezza, la gentilezza e il suo sorriso - scrive su Facebook l' Autorità portuale -. Un grande abbraccio alla sua famiglia e a tutti coloro che hanno avuto l' onore di conoscerlo e di lavorare con lui».

Ancona

LE NOTIZIE di oggi

Addio a Ubaldo Scarpati La comunità portuale piange l'ex comandante

Torna il concorso Roarr per insegnare ai bambini il valore dell'ecologia

I CentrAmbiente in provincia restano chiusi fino a venerdì

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

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La novità

Porto storico, torna la pesca sportiva

Dopo tanti anni si potrà tornare a praticare la pesca sportiva nel porto storico. Il via libera è stato possibile dopo l' incontro svoltosi nei giorni scorsi tra il Comune, rappresentato dal sindaco Ernesto Tedesco e dal delegato alla pesca sportiva e ricreativa Alessandro Pacitti, e la Capitaneria. Come accadeva in passato, la Guardia costiera ha concesso un molo, per la precisione il numero 8 (nella foto), all' attività che potrà essere svolta dai civitavecchiesi e dagli appassionati dei comuni vicini ogni fine settimana. Grande la soddisfazione del delegato Pacitti per il ripristino di un' attività marinara che fa parte della tradizione della città. «Si tratta di un obiettivo al quale - afferma in una nota l' esponente dell' amministrazione - su mandato del sindaco Tedesco, ho lavorato incontrando la grande disponibilità della Guardia Costiera. Questo risultato era atteso da oltre mille persone, che già nel corso dell' anno passato hanno potuto usufruire di un posto per pescare e svolgere manifestazioni benefiche in gare apposite all' interno dello scalo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Civitavecchia

«Assurdo: aveva il Covid e ce l'ha tenuto nascosto»

Sedici nuovi contagiati e solo 5 guariti

Crociere, il mercato riparte da maggio Msc raddoppia

Porto storico, torna la pesca sportiva

La sorpresa dell'ultimo ora: pure Max Rosati a Sanremo

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pesca sportiva al porto di Civitavecchia: accordo tra Comune e Guardia Costiera

CIVITAVECCHIA - Riannodare le fila di una collaborazione istituzionale che consenta la pratica della pesca sportiva in sicurezza all' interno del porto. Questo l' obiettivo centrato dall' incontro tenuto in settimana tra il delegato alla pesca sportiva ricreativa del Comune, Alessandro Pacitti, e la Capitaneria di porto di Civitavecchia. Nell' occasione si è in particolare affrontato il tema di rinnovare la possibilità di praticare la pesca all' interno del porto della città. Come in passato, è stato concesso un molo (il n.8) per i fine settimana: lo spazio sarà a disposizione dei pescatori sportivi civitavecchiesi e delle città limitrofe, riportando una pratica di grande tradizione marinara. Grande soddisfazione è stata espressa da parte del delegato Pacitti. "Si tratta di un obiettivo al quale, su mandato del sindaco Tedesco - ha spiegato - ho lavorato incontrando la grande disponibilità della Guardia Costiera: un risultato che era atteso da oltre 1.000 persone, che già nel 2020 hanno potuto usufruire di un posto per pescare e svolgere manifestazioni benefiche in gare apposite".

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Incontro istituzionale al porto. Sul tavolo anche il necessario completamento della trasversale Orte-Civitavecchia

Il deputato Rotelli incontra Musolino: tra le priorità il rafforzamento della Tuscia in un'ottica integrata di promozione turistica e intercettazione del traffico crocieristico

TARQUINIA - MONTALTO DI CASTRO 5

Plauso generale per l'istituzione di una cabina di regia per la salvaguardia del litorale

Il deputato Rotelli incontra Musolino: tra le priorità il rafforzamento della Tuscia in un'ottica integrata di promozione turistica e intercettazione del traffico crocieristico

Elia Marchionni e Alberto Brunori ballerini nello spot di Tim

Grande partecipazione per "Puliamo le spiagge"

Anche il necessario completamento della trasversale Orte-Civitavecchia e soprattutto il rafforzamento della Tuscia in un'ottica integrata di promozione turistica e intercettazione del traffico crocieristico, al centro dell'incontro che si è svolto lunedì tra il deputato viterbese di Fratelli D'Italia Mauro Rotelli, accompagnato dall'assessore al Turismo della città di Viterbo Marco De Carolis, e il presidente dell'Autorità portuale Pino Musolino che hanno affrontato numerosi temi, fondamentali per lo sviluppo economico e turistico del territorio. All'incontro ha preso parte anche Joe Portelli, general manager del terminal crociere Rct. «L'importante appuntamento istituzionale a Civitavecchia si è svolto nell'ottica di un consolidamento della proficua collaborazione iniziata nel 2018 afferma Rotelli - Tra i temi sul tavolo prima di tutto il riconoscimento del porto di Civitavecchia come porto CORE, che ora deve essere finalizzata. L'inserimento nel circuito Core, ovvero nella lista dei porti strategici europei, e quindi, di conseguenza, nella rete TEN-T mira a creare uno spazio unico europeo dei trasporti basato su una rete transeuropea completa, integrata e multimodale che costituisce uno step strategico nella crescita complessiva dell'area retroportuale e quindi della Tuscia. L'incontro è stato anche l'occasione per rinnovare le altre priorità». «Il mio ringraziamento va sia al presidente Musolino che allo stesso Portelli per l'accoglienza ricevuta commenta Rotelli - Continuiamo a lavorare per la prosecuzione ed il consolidamento della proficua collaborazione».

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Banchina 25, sequestrato dalla Capitaneria il terminal Rct Musolino: «Al lavoro per la soluzione di un problema annoso»

4 CIVITAVECCHIA

C'è la proroga fino al 9 marzo

Crociere, torna Msc Seaside

Banchina 25, sequestrato dalla Capitaneria il terminal Rct Musolino: «Al lavoro per la soluzione di un problema annoso»

Virtual and augmented reality
E-Gov
Video & Visual Effects
EUROMEDIA
PREMIATA OFFICINA DIGITALE
E-Learning
Web marketing & Social
Sys Integration
Web & App design
www.euromediaitalia.com

Sequestro preventivo per il terminal temporaneo alla banchina 25. Ad apporre i sigilli, su disposizione del Tribunale, la Capitaneria di porto nell'ambito di attività di indagine sull'utilizzo della banchina commerciale da parte del terminalista crocieristico, anche dopo i termini originariamente previsti nella concessione del 2005 e successivamente prorogati in considerazione del significativo trend di crescita del traffico crocieristico. La questione era stata affrontata anche lo scorso anno in comitato di gestione, arrivando alla costituzione di un gruppo di lavoro ad hoc per addivenire ad una soluzione che, tenendo conto delle conseguenze anche sul piano economico sopportate dal terminalista a causa dell'emergenza Covid, individuasse le iniziative più idonee da attuare nel rispetto della concessione e del piano regolatore portuale. Dopo una serie di rinvii e di atti di proroga che in particolare negli ultimi 4 anni hanno determinato l'attuale situazione, il sequestro è coinciso con l'avvio del percorso che l'amministrazione dell'Adsp appena insediatasi ha individuato per trovare una soluzione definitiva in merito all'utilizzo e alla destinazione d'uso della banchina, finalizzata alla massimizzazione dell'efficienza operativa dell'infrastruttura portuale. Venerdì è stata depositata una proposta di atto di indirizzo che il Comitato di Gestione si è impegnato a valutare entro il mese di marzo, relativamente alla possibilità che la società Rct presenti, ai sensi dell'articolo 24 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, una istanza per la variazione del contenuto della concessione, assumendo precisi impegni in ordine alla realizzazione del nuovo terminal "Bramante" sull'antemurale, con la specifica indicazione della tempistica di esecuzione delle opere, da prevedersi entro i prossimi 4 anni, quale condizione necessaria per consentire alla stessa Rct di continuare ad utilizzare nel frattempo anche la banchina 25. «Questo significherebbe - commenta il presidente dell'Adsp Pino Musolino - porre fine a oltre 15 anni di temporaneità e precarietà, definendo nella piena legittimità le possibilità di utilizzo della banchina 25, garantendo al porto la realizzazione di un nuovo efficiente e funzionale terminal definitivo sull'antemurale, entro il 2025, e soprattutto farsi trovare pronti per la ripresa delle crociere al termine dell'emergenza Covid. E' una delle priorità che l'amministrazione ha da subito affrontato, nei primi 75 giorni di mandato, tenendo presente inoltre che si tratta di un atto di competenza del Comitato di Gestione, che si è insediato l'11 febbraio, meno di un mese fa, e che tratterà l'argomento nella sua prima seduta, questo mese. Mi auguro che già per allora si possa intervenire per porre rimedio al provvedimento attuato proprio al momento di avviare il procedimento di definitiva soluzione di una annosa e rilevante vicenda che tocca direttamente il concessionario, ma ha risvolti importanti per tutto il porto di Civitavecchia».

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

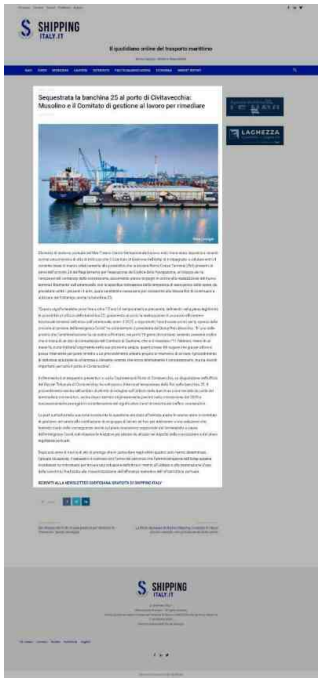
Il presidente Musolino: Adsp: primo passo per una soluzione entro marzo sull' utilizzo della Banchina 25 per le crociere

CIVITAVECCHIA - E' stata depositata venerdì scorso una proposta di atto di indirizzo che il Comitato di Gestione dell' Adsp si è impegnato a valutare entro il corrente mese di marzo, relativamente alla possibilità che la società RCT presenti, ai sensi dell' articolo 24 del Regolamento per l' esecuzione del Codice della Navigazione, una istanza per la variazione del contenuto della concessione, assumendo precisi impegni in ordine alla realizzazione del nuovo terminal "Bramante" sull' antemurale, con la specifica indicazione della tempistica di esecuzione delle opere, da prevedersi entro i prossimi 4 anni, quale condizione necessaria per consentire alla stessa Rct di continuare ad utilizzare nel frattempo anche la banchina 25. "Questo significherebbe - commenta il presidente dell' Adsp Pino Musolino - porre fine a oltre 15 anni di temporaneità e precarietà, definendo nella piena legittimità le possibilità di utilizzo della banchina 25, garantendo al porto la realizzazione di un nuovo efficiente e funzionale terminal definitivo sull' antemurale, entro il 2025, e soprattutto farsi trovare pronti per la ripresa delle crociere al termine dell' emergenza Covid. E' una delle priorità che l' amministrazione ha da subito affrontato, nei primi 75 giorni di mandato, tenendo presente inoltre che si tratta di un atto di competenza del Comitato di Gestione, che si è insediato l' 11 febbraio, meno di un mese fa, e che tratterà l' argomento nella sua prossima seduta, questo mese. Mi auguro che già per allora si possa intervenire per porre rimedio a un provvedimento attuato proprio al momento di avviare il procedimento di definitiva soluzione di una annosa e rilevante vicenda che tocca direttamente il concessionario, ma ha risvolti importanti per tutto il porto di Civitavecchia". Il riferimento è al sequestro preventivo a cui la Capitaneria di Porto di Civitavecchia, su disposizione dell' ufficio del Gip del Tribunale di Civitavecchia, ha sottoposto il terminal temporaneo della Rct sulla banchina 25. Il provvedimento rientra nell' ambito di attività di indagine sull' utilizzo della banchina commerciale da parte del terminalista crocieristico, anche dopo i termini originariamente previsti nella concessione del 2005 e successivamente prorogati in considerazione del significativo trend di crescita del traffico crocieristico. La questione era stata affrontata anche lo scorso anno in comitato di gestione, arrivando alla costituzione di un gruppo di lavoro ad hoc per addivenire ad una soluzione che, tenendo conto delle conseguenze anche sul piano economico sopportate dal terminalista a causa dell' emergenza Covid, individuasse le iniziative più idonee da attuare nel rispetto della concessione e del piano regolatore portuale. Dopo una serie di rinvii e di atti di proroga che in particolare negli ultimi 4 anni hanno determinato l' attuale situazione, il sequestro è coinciso con l' avvio del percorso che l' amministrazione dell' Adsp appena insediatasi ha individuato per trovare una soluzione definitiva in merito all' utilizzo e alla destinazione d' uso della banchina, finalizzata alla massimizzazione dell' efficienza operativa dell' infrastruttura portuale.

Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sequestrata la banchina 25 al porto di Civitavecchia: Musolino e il Comitato di gestione al lavoro per rimediare



L'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale ha reso noto che è stata depositata venerdì scorso una proposta di atto di indirizzo che il Comitato di Gestione dell'Adsp si è impegnato a valutare entro il corrente mese di marzo, relativamente alla possibilità che la società Roma Cruise Terminal (Rct) presenti, ai sensi dell'articolo 24 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, un'istanza per la variazione del contenuto della concessione, assumendo precisi impegni in ordine alla realizzazione del nuovo terminal Bramante' sull'antemurale, con la specifica indicazione della tempistica di esecuzione delle opere, da prevedersi entro i prossimi 4 anni, quale condizione necessaria per consentire alla stessa Rct di continuare a utilizzare nel frattempo anche la banchina 25. Questo significherebbe porre fine a oltre 15 anni di temporaneità e precarietà, definendo nella piena legittimità le possibilità di utilizzo della banchina 25, garantendo al porto la realizzazione di un nuovo efficiente e funzionale terminal definitivo sull'antemurale, entro il 2025, e soprattutto farsi trovare pronti per la ripresa delle crociere al termine dell'emergenza Covid ha commentato il presidente dell'Adsp Pino Musolino. E' una delle priorità che l'amministrazione ha da subito affrontato, nei primi 75 giorni di mandato, tenendo presente inoltre che si tratta di un atto di competenza del Comitato di Gestione, che si è insediato l'11 febbraio, meno di un mese fa, e che tratterà l'argomento nella sua prossima seduta, questo mese. Mi auguro che già per allora si possa intervenire per porre rimedio a un provvedimento attuato proprio al momento di avviare il procedimento di definitiva soluzione di un'annosa e rilevante vicenda che tocca direttamente il concessionario, ma ha risvolti importanti per tutto il porto di Civitavecchia. Il riferimento è al sequestro preventivo a cui la Capitaneria di Porto di Civitavecchia, su disposizione dell'ufficio del Gip del Tribunale di Civitavecchia, ha sottoposto il terminal temporaneo della Rct sulla banchina 25. Il provvedimento rientra nell'ambito di attività di indagine sull'utilizzo della banchina commerciale da parte del terminalista crocieristico, anche dopo i termini originariamente previsti nella concessione del 2005 e successivamente prorogati in considerazione del significativo trend di crescita del traffico crocieristico. La port authority nella sua nota ricorda che la questione era stata affrontata anche lo scorso anno in comitato di gestione, arrivando alla costituzione di un gruppo di lavoro ad hoc per addivenire a una soluzione che, tenendo conto delle conseguenze anche sul piano economico sopportate dal terminalista a causa dell'emergenza Covid, individuasse le iniziative più idonee da attuare nel rispetto della concessione e del piano regolatore portuale. Dopo una serie di rinvii e di atti di proroga che in particolare negli ultimi quattro anni hanno determinato l'attuale situazione, il sequestro è coinciso con l'avvio del percorso che l'amministrazione dell'Adsp appena insediatasi ha individuato per trovare una soluzione definitiva in merito all'utilizzo e alla destinazione d'uso della banchina, finalizzata alla massimizzazione dell'efficienza operativa dell'infrastruttura portuale.

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

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Crociere, il mercato riparte da maggio Msc raddoppia

Civitavecchia

«Assurdo: aveva il Covid e ce l'ha tenuto nascosto»

Sedici nuovi contagiati e solo 5 guariti

Crociere, il mercato riparte da maggio Msc raddoppia

La sorpresa dell'ultimo ora: pure Max Rosati a Sanremo

TURISMO Da maggio la flotta Msc raddoppia la propria presenza nel porto di Civitavecchia. Dopo la Grandiosa, prima nave a tornare operativa dopo gli stop imposti dall' emergenza Covid, che dal 24 gennaio ogni lunedì fa scalo a Civitavecchia, portando per le strade cittadine e nei centri del comprensorio centinaia di passeggeri con escursioni protette, nello scalo dal 7 maggio arriverà anche la Seaside. Una delle navi più recenti e innovative della flotta Msc, anche dal punto di vista ambientale, torna operativa dal Primo maggio con crociere di una settimana. Seaside effettuerà un itinerario inedito, con partenza da Genova ogni sabato, scali a Malta, per la prima volta nella storia della compagnia tappe a Siracusa e Taranto e poi arrivo il venerdì a Civitavecchia. I crocieristi potranno scegliere di imbarcarsi indifferentemente in ogni porto italiano previsto dall' itinerario, in funzione di quello più comodo da raggiungere. Resta confermato anche sulla Seaside il rigoroso protocollo sanitario per garantire un elevato livello di sicurezza a ospiti ed equipaggio, che prevede: tampone ai passeggeri a inizio e a metà crociera, tampone settimanale per ogni membro dell' equipaggio, innovativo sistema di contact tracing basato su braccialetti smart, escursioni protette e sanificazione continua degli ambienti di bordo. Battezzata nel 2017, la Seaside vanta ampi spazi all' aperto per avvicinare gli ospiti al mare, varie piscine, vasche idromassaggio e un acquapark con 5 scivoli. Caratteristica della nave, anche la promenade esterna situata sui ponti più bassi che gira lungo il perimetro della nave e permette di passeggiare, mangiare, prendere un aperitivo, fare shopping, prendere il sole o fare un bagno in piscina. Il porto di Roma continua a essere un riferimento importante anche in queste prime fasi della ripartenza dopo il lockdown. Oltre alle navi Msc, infatti, dal 27 marzo torna a fare scalo in città anche la Costa con l' ammiraglia Smeralda con crociere di 3 e 4 giorni o in alternativa un' intera crociera di 7 giorni, con scali a Savona, La Spezia, Civitavecchia (dove sarà come sempre possibile effettuare il tourn around), Napoli, Messina e Cagliari. Dal Primo maggio Costa Smeralda tornerà invece a proporre crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale, che visiteranno Italia (Savona, Civitavecchia e Palermo), Francia (Marsiglia) e Spagna (Barcellona e Palma di Maiorca). Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Msc Seaside torna nel Mediterraneo: scalo anche a Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - Msc Crociere ha annunciato che Msc Seaside, una delle navi più recenti e innovative della propria flotta - anche dal punto di vista ambientale - tornerà operativa in Mediterraneo a partire dal 1° maggio, andando così ad affiancare l' ammiraglia Msc Grandiosa, la prima nave al mondo ad aver ripreso le crociere dopo il lockdown ad agosto 2020 e che ha trasportato finora in sicurezza oltre 40.000 ospiti. Msc Seaside effettuerà un itinerario inedito, con partenza da Genova tutti i sabati, che prevede crociere di una settimana con scali a Malta, Civitavecchia e - per la prima volta nella storia della Compagnia - anche a Siracusa e a Taranto. I crocieristi potranno scegliere di imbarcarsi indifferentemente in ogni porto italiano previsto dall' itinerario, in funzione di quello più comodo da raggiungere. Per continuare a garantire un elevato livello sicurezza ai propri ospiti e all' equipaggio, Msc Crociere adotterà anche su Msc Seaside il rigoroso il protocollo di salute e sicurezza implementato su Msc Grandiosa a partire da agosto 2020, che oggi rappresenta - anche per altri settori - un vero e proprio modello da seguire a livello globale. Tra le numerose misure adottate vi sono: tampone per tutti i passeggeri a inizio e a metà crociera; tampone settimanale per ogni membro dell' equipaggio che, prima di prendere servizio, viene sottoposto inoltre a tre tamponi ed effettua un periodo di quarantena di 14 giorni; innovativo sistema di 'contact tracing' basato su braccialetti smart indossati da tutte le persone che salgono a bordo; escursioni 'protette' organizzate esclusivamente per i crocieristi e tampone per le guide turistiche e gli autisti dei mezzi utilizzati durante le escursioni; divieto di scendere a terra per i membri dell' equipaggio; sanificazione continua degli ambienti di bordo. Msc Crociere ha inoltre comunicato l' estensione dell' attuale itinerario di MSC Grandiosa fino alla fine di maggio. L' ammiraglia della Compagnia continuerà quindi a fare scalo nei porti di Genova, Civitavecchia, Napoli, Palermo e Malta.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Crociere, da maggio torna operativa nel Mediterraneo la Msc Seaside: tappa anche a Civitavecchia

CIVITAVECCHIA - Dal 1° maggio prossimo tornerà operativa nel Mediterraneo la Msc Seaside, una delle navi più recenti e innovative della propria flotta - anche dal punto di vista ambientale - che andrà ad affiancare l' ammiraglia Msc Grandiosa, la prima nave al mondo ad aver ripreso le crociere dopo il lockdown ad agosto 2020 e che ha trasportato finora in sicurezza oltre 40.000 ospiti; Grandiosa che estenderà l' attuale itinerario fino alla fine di maggio. Msc Seaside effettuerà un itinerario inedito, con partenza da Genova tutti i sabati, che prevede crociere di una settimana con scali a Malta, Civitavecchia e - per la prima volta nella storia della Compagnia - anche a Siracusa e a Taranto. I crocieristi potranno scegliere di imbarcarsi indifferentemente in ogni porto italiano previsto dall' itinerario, in funzione di quello più comodo da raggiungere. Royal Caribbean invece lascia l' Italia preferendo Israele. Ha infatti deciso di trasferire la nuovissima "Odyssey of the Seas" dall' imbarco di Civitavecchia a quello di Haifa.

Corriere del Mezzogiorno

Napoli

L'ex assessore Calabrese designato dal sindaco nell'Autorità portuale

Pa. Cu.

Primo piano Politica

Comunali, anche Spadafora ci pensa «Io candidato? Una sfida avvincente»

L'ex ministro 5S dello Sport su La7: «Sono nato e cresciuto a Napoli, vediamo cosa succederà»

L'ex assessore Calabrese designato dal sindaco nell'Autorità portuale

NAPOLI Le loro strade si erano separate, ma non traumaticamente. Mario Calabrese è stato a lungo un tecnico all' interno della giunta de Magistris. Poi si è dimesso, d' intesa con il sindaco, avendo compreso che in una certa fase - che è durata comunque troppi anni - all' ex magistrato serviva la sua poltrona sull' altare degli equilibri politici. E siccome Calabrese non è un politico ma un professore universitario, quindi un tecnico, fece subito un passo indietro. Ma le sue competenze in materia sono evidentemente tornate utili oggi che de Magistris lo ha designato, stavolta non in quota Comune di Napoli ma nella veste di sindaco metropolitano, quale componente del Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale. Intenso il curriculum di Calabrese: è ordinario del settore scientifico disciplinare delle costruzioni idrauliche marittime e idrologia. È titolare degli insegnamenti di Regime e Protezione dei litorali e di Costruzioni marittime della facoltà di ingegneria dell' Università degli studi di Napoli Federico II. Calabrese è rappresentante dell' Università federiciana in seno al Consiglio Scientifico del Consorzio inter-universitario per la previsione e la prevenzione dei Grandi Rischi. È stato presidente del corso di studio in ingegneria civile ingegneria dei sistemi idraulici e dei trasporti è presidente del corso di studio in ingegneria civile e ingegneria strutturale e geotecnica della facoltà di Ingegneria dell' università Federico II di Napoli. Negli anni ha collaborato con numerosi Enti di ricerca anche internazionali ed è autore di numerose pubblicazioni scientifiche. Dicevamo: Calabrese è stato assessore al Comune di Napoli con delega alle infrastrutture, lavori pubblici, mobilità e trasporti e ciclo integrato delle acque porto e impianti tecnologici. Con il sindaco e con Palazzo San Giacomo in genere ha conservato un ottimo rapporto. Non a caso viene sistematicamente invitato a presenziare al taglio del nastro una volta ultimati i cantieri avviati durante la sua gestione.

Anteprima 24

Napoli

Napoli, de Magistris inserisce Calabrese nel Comitato di gestione del Porto

Napoli - Il primo cittadino partenopeo Luigi de Magistris ha designato il nuovo componente del Comitato di Gestione dell' autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale nella persona del professor Mario Calabrese. Il sindaco metropolitano di Napoli Luigi de Magistris ha designato il professor Mario Calabrese quale componente del Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Il professor Calabrese è ordinario del settore scientifico disciplinare delle costruzioni idrauliche marittime e idrologia. È titolare degli insegnamenti di Regime e Protezione dei litorali e di Costruzioni marittime della facoltà di ingegneria dell' Università degli studi di Napoli Federico II. È rappresentante dell' Università federiciana in seno al Consiglio Scientifico del Consorzio inter-universitario per la previsione e la prevenzione dei Grandi Rischi. È stato Presidente del corso di studio in ingegneria civile ingegneria dei sistemi idraulici e dei trasporti è presidente del corso di studio in ingegneria civile e ingegneria strutturale e geotecnica della facoltà di ingegneria dell' università Federico II di Napoli. Ha collaborato con numerosi Enti di ricerca anche internazionali ed è autore di numerose pubblicazioni scientifiche. È stato assessore al Comune di Napoli con delega alle infrastrutture, lavori pubblici, mobilità e trasporti e ciclo integrato delle acque porto e impianti tecnologici.

FerPress

Napoli

Autorità di Sistema Portuale Tirreno Centrale: De Magistris nomina Calabrese componente del Comitato di gestione

(FERPRESS) Napoli, 2 MAR Il sindaco metropolitano di Napoli Luigi de Magistris ha designato il professor Mario Calabrese quale componente del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Il professor Calabrese è ordinario del settore scientifico disciplinare delle costruzioni idrauliche marittime e idrologia. È titolare degli insegnamenti di Regime e Protezione dei litorali e di Costruzioni marittime della facoltà di ingegneria dell'Università degli studi di Napoli Federico II.È rappresentante dell'Università federiciana in seno al Consiglio Scientifico del Consorzio inter-universitario per la previsione e la prevenzione dei Grandi Rischi. È stato Presidente del corso di studio in ingegneria civile ingegneria dei sistemi idraulici e dei trasporti è presidente del corso di studio in ingegneria civile e ingegneria strutturale e geotecnica della facoltà di ingegneria dell'università Federico II di Napoli.Ha collaborato con numerosi Enti di ricerca anche internazionali ed è autore di numerose pubblicazioni scientifiche.È stato assessore al Comune di Napoli con delega alle infrastrutture, lavori pubblici, mobilità e trasporti e ciclo integrato delle acque porto e impianti tecnologici.

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

Informazioni Marittime

Napoli

Porto di Napoli, sospesa l' espansione di Levante

Annunziata stoppa la gara di allargamento del terminal container in costruzione: prima un confronto tra enti locali, parti sociali e cittadini. Le vicissitudini di un cantiere che va avanti da oltre vent' anni

a cura di Paolo Bosso Nuovo stop allo sviluppo della Darsena di Levante del porto di Napoli. A metà febbraio il presidente dell' Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, ha annullato tramite un provvedimento la delibera firmata a gennaio dal suo predecessore, Pietro Spirito, che indiceva una gara per un ulteriore allargamento del futuro terminal container di nuova generazione già in costruzione. «Bisogna che si consultino sui destini di quell' area i rappresentanti della Regione, del Comune, per parti sociali, i cittadini che vivono in un territorio difficile», ha spiegato ieri Annunziata al Corriere del Mezzogiorno . «Forse per fare in fretta - continua - quel confronto finora non c' è stato. Ecco il motivo della revoca del bando. Ripartiremo entro un paio di mesi con le idee più chiare dopo aver ascoltato tutte le componenti in gioco». La gara valeva circa 5,5 milioni di euro. È l' ultimo atto di un cantiere che va avanti da oltre vent' anni e non riesce a trovare una forma definitiva. Dopo il fallimento del progetto Porto Fiorito, una darsena nautica all' altezza di San Giovanni il cui cantiere è stato inaugurato nel 2011 ma di fatto mai concluso, l' avvio dei dragaggi a ottobre 2017 ha inaugurato una nuova fase dopo anni di stallo (mentre va avanti un contenzioso tra gli imprenditori e l' Adsp per la risoluzione di Porto Fiorito). L' escavo dei fondali ha permesso di proseguire il tombamento delle banchine in costruzione e con esso le fondamenta. Successivamente, ad aprile scorso, è stato avviato uno studio di fattibilità da 2 milioni di euro per l' allargamento ora sospeso il quale, tombando lo spazio prima dedicato a Porto Fiorito, permetterebbe la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria a San Giovanni a Teduccio con moduli da 750 metri, decisamente più competitivi sul mercato rispetto a quello che si potrebbe fare con le dimensioni attuali. Lo scopo è realizzare un terminal container che rispecchi maggiormente le esigenze di mercato, movimentando in potenza fino a due milioni di TEU l' anno. Autorità portuale campana e Rete Ferroviaria Italiana hanno avviato nel 2018 uno studio per capire come realizzare e a quali soggetti far gestire una stazione ferroviaria del genere, subito dopo la darsena Vigliena, vicino la centrale dell' Enel. Per un maggior approfondimento sull' espansione della Darsena di Levante di Napoli, rimandiamo qui . La complessità del contesto è dovuta alle necessità di espansione di un terminal container che si trova molto vicino a un' area metropolitana densamente popolata. Semplificando le istanze in gioco, c' è chi vorrebbe una spiaggia che riprenda il "miglio d' oro" del litorale vesuviano - anche se dovrebbe convivere in ogni caso con una preesistente attività industriale portuale legata soprattutto all' approvvigionamento di petrolio e gas - e chi vorrebbe un terminal container moderno, molto più grande di quello attuale, storicamente datato, che strozzerebbe lo sviluppo dei traffici. «Una darsena concepita 25 anni fa e lunga 640 metri non è coerente con le dimensioni del porto di una città come Napoli. Per questo avevo emanato il bando per ampliare la darsena fino a un chilometro, una dimensione necessaria per ospitare almeno tre navi», ha detto Spirito commentando la decisione di Annunziata.

Ship Mag

Napoli

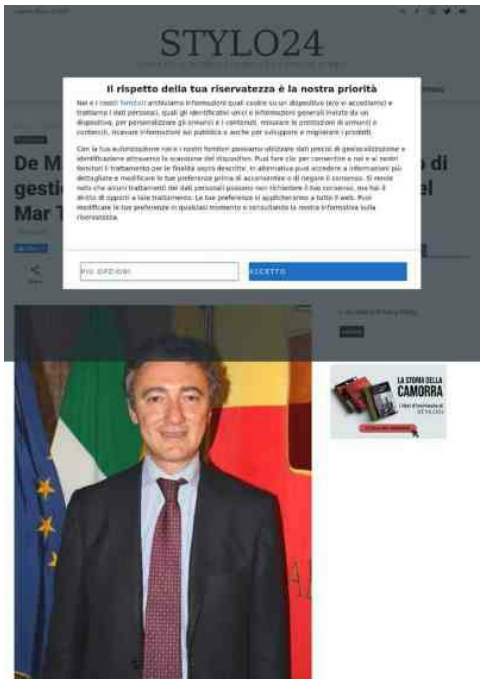
Napoli, de Magistris designa Calabrese per il board dell'AdSP

Napoli Il sindaco metropolitano di Napoli Luigi de Magistris ha designato Mario Calabrese quale componente del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale. Calabrese è ordinario del settore scientifico disciplinare delle costruzioni idrauliche marittime e idrologia. E titolare degli insegnamenti di Regime e Protezione dei litorali e di Costruzioni marittime della facoltà di ingegneria dell'Università degli studi di Napoli Federico II ed è rappresentante dell'Università federiciana in seno al Consiglio scientifico del Consorzio inter-universitario per la previsione e la prevenzione dei grandi rischi. Calabrese è stato inoltre presidente del corso di studio in ingegneria civile ingegneria dei sistemi idraulici e dei trasporti è presidente del corso di studio in ingegneria civile e ingegneria strutturale e geotecnica della facoltà di ingegneria dell'università Federico II di Napoli. Ha collaborato con numerosi enti di ricerca anche internazionali ed è autore di numerose pubblicazioni scientifiche. Calabrese è stato assessore al Comune di Napoli con delega alle infrastrutture, lavori pubblici, mobilità e trasporti e ciclo integrato delle acque porto e impianti tecnologici.

Stylo 24

Napoli

De Magistris nomina Calabrese nel Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale



Il sindaco metropolitano di Napoli Luigi de Magistris ha designato il professor Mario Calabrese quale componente del Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Il professor Calabrese è ordinario del settore scientifico disciplinare delle costruzioni idrauliche marittime e idrologia. È titolare degli insegnamenti di Regime e Protezione dei litorali e di Costruzioni marittime della facoltà di ingegneria dell' Università degli studi di Napoli Federico II. È rappresentante dell' Università federiciana in seno al Consiglio Scientifico del Consorzio inter-universitario per la previsione e la prevenzione dei Grandi Rischi. È stato Presidente del corso di studio in ingegneria civile ingegneria dei sistemi idraulici e dei trasporti, è presidente del corso di studio in ingegneria civile e ingegneria strutturale e geotecnica della facoltà di ingegneria dell' università Federico II di Napoli. Ha collaborato con numerosi Enti di ricerca anche internazionali ed è autore di numerose pubblicazioni scientifiche. ad È stato assessore al Comune di Napoli con delega alle infrastrutture, lavori pubblici, mobilità e trasporti e ciclo integrato delle acque porto e impianti tecnologici.

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

FerPress

Salerno

Terminal Intermodale di Nola: abilitata la procedura LAEX per uno sdoganamento delle merci più semplice e vantaggioso

(FERPRESS) Nola, 2 MAR Presso il Terminal Intermodale di Nola è stata abilitata la procedura LAEX, Luogo Approvato Export, che permette a tutte le imprese esportatrici uno sdoganamento delle merci più semplice e vantaggioso. Infatti, tale procedimento consente di far transitare merce nazionale e unionale, destinata all'export, negli spazi nazionali del terminal, specificamente individuati dalla Dogana di Nola, prima del successivo controllo AES da qualsiasi dogana comunitaria (Porto Napoli, Salerno, ecc.).È il nuovo servizio attivato dalla TIN S.p.A. società controllata al 100% da Interporto Campano S.p.A. che offre alle imprese, tra i diversi vantaggi, un abbattimento dei costi e dei tempi, in quanto tali operazioni, essendo effettuate in circuito doganale, non necessitano di nessun costo di fuori circuito o di altra richiesta di preventiva autorizzazione alla competente Dogana.Operativamente, il Terminal metterà a disposizione un sistema informatizzato da cui i singoli operatori\utilizzatori potranno accertarsi dell'ingresso delle merci in area LAEX (Luogo Approvato Export), in modo tale da permettere agli stessi la trasmissione delle dichiarazioni doganali utilizzando il Fascicolo Elettronico (FE).L'utilizzo del Luogo Approvato Export del Terminal Intermodale di Nola è liberamente consentito a tutti gli operatori, a patto che questi inoltrino preventivamente una richiesta via e-mail, indicando la sigla container o la targa camion per il non containerizzato. Infine, se richiesto, la TIN può mettere a disposizione delle imprese esportatrici anche il servizio di pesa certificata.

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

La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

LA SFIDA DELLO SVILUPPO

Asi, aspettando il futuro tra Zes e innovazione

Pate: serve una cabina di regia metropolitana a supporto delle imprese

ECONOMIA
LA SFIDA DELLO SVILUPPO
1.100 AZIENDE, UN CONSORZIO
Asi, aspettando il futuro tra Zes e innovazione
Pate: serve una cabina di regia metropolitana a supporto delle imprese
Camion si abbatte su una villetta due feriti e traffico paralizzato

«Tra Bari-Modugno e Molfetta-Giovinazzo abbiamo oltre 1.100 aziende insediate per le quali abbiamo avviato un censimento. L' obiettivo è avere una fotografia panoramica della nostra zona industriale, che voglio ricordare è la seconda nel Meridione d' Italia e rappresenta buona parte del prodotto interno lordo di tutta la Puglia, soprattutto grazie alla forza del suo manifatturiero. Non è un caso che lungo la dorsale adriatica contendiamo il primato su Pil e importazioni con Venezia», afferma il presidente del consorzio Asi (area di sviluppo industriale), Paolo Pate che ha raccolto il testimone da Lino Martinelli. EFFICIENZA E SOSTENIBI LITÀ - L' obiettivo della governance finanziata dalle migliaia di imprese del territorio è dare nuova linfa al volano produttivo di tutta la regione in nome di efficienza, attrattività e sostenibilità, pur dovendo fare spesso i conti con un ammodernamento tante volte annunciato ma lento a decollare, tra viabilità incerta, l' incognita sicurezza e infrastrutture ancora da realizzare. Intanto, all' orizzonte si staglia l' arrivo della Zes (zona economica speciale), un assist da sfruttare al meglio mettendosi nelle condizioni di poter offrire ai potenziali investitori un pacchetto chiavi in mano, tra locazione, logistica, piano industriale e op un intervento normativo che dia all' Asi la possibilità di avere un ruolo operativo, invece pur avendo know how, competenze e relazioni, l' Asi non può toccare palla», spiega il commercialista barese. DOTAZIONI - Il miglioramento delle dotazioni infrastrutturali, materiali ed immateriali, è decisivo al pari di innovazione e internazionalizzazione, ma il più delle volte rischiano di restare parole vuote. «Anche con Confindustria e il presidente Fontana, stiamo unendo tutti gli sforzi al fine di infrastrutturare al meglio la zona industriale, la vorando sulla creazione di un masterplan ma anche di un "hub" da ospitare nella nostra sede, dove attivare servizi altamente qualificati a favore di imprese già insediate e di potenziali investitori», dice. Qualche settimana fa è stato inaugurato lo spazio innovativo di Porta futuro. «Il job center del Comune di Bari è in grado di offrire alle aziende servizi strategici gratuiti in grado di favorire all' incontro tra domanda e offerta di lavoro. Inoltre, a breve sarà possibile dar vita a uno spazio destinato ad innovazione e ricerca, grazie ai fondi ottenuti dal Comune col bando Mise "Ca sa delle tecnologie emergenti"», aggiunge Pate. REGIA METROPOLITANA «L' idea complessiva è di dare vita ad una cabina di regia metropolitana in grado di seguire le aziende passo passo, a partire dal loro insediamento, proseguendo con il creare le condizioni affinché possano operare al meglio, soddisfacendo le loro richieste - spiega -. Non è un caso che stiamo tentando di mettere assieme anche altri Comuni, in modo da poter essere sempre più attrattivi, anche perché c' è da giocare la fondamentale partita del "recovery fund"», Come detto non vanno poi dimenticate le infrastrutture fisiche, al momento tallone d' Achil le della zona industriale del capoluogo. «Partiamo dalla camionale (si tratta di 200 milioni di euro già stanziati), che rappresenta l' opera più importante per una ricucitura con il territorio, il porto e la città. In tema di viabilità possiamo contare sui soldi rivenienti dal Patto per la Puglia (12 milioni) e dal Patto per Bari, grazie alla città metropolitana (15 milioni). Anche in tema di sicurezza, grazie al "Pon legalità", saremo in grado di installare altre 400 telecamere negli agglomerati di Bari e Molfetta grazie ai 6 milioni di euro ottenuti». ASSIST ZES- Progetti e buoni propositi, a breve potranno usufruire dei vantaggi dati da un ulteriore fattore strategico qual è l' imminente avvio operativo della Zes dell' Adriatico meridionale. «Ci siamo

La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

già interfacciati con l' Autorità portuale, attivandoci per individuare anche altre aree dove sarà possibile realizzare le non meno importanti Zone franche doganali. In tal modo le nostre aziende potranno godere di un doppio vantaggio, con l' abbattimento dei costi doganali, grazie ad un' area che si renderà ancora più attrattiva rispetto a tutto il Mediterraneo», conclude Pate. Il salto di qualità in termini di competitività dipende però dalla capacità di risoluzione di problemi, elementari e non: dal recupero dei capannoni dismessi alla manutenzione delle buche stradali, alla possibilità di accedere alla cosiddetta connettività Internet a banda larga (e quindi alla tecnologia digitale), in attesa che divengano realtà la camionale e i due nuovi svincoli sulla A/14 tra Bari nord e Bitonto e sulla Ss 96 Bari-Modugno (in sostituzione dell' attuale all' altezza della ex Calabrese) -, in modo da valorizzare a dovere una rara ricchezza: la cosiddetta quadrimodalità ovvero la presenza di porto, aeroporto, ferrovia e autostrada.

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

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

INFRASTRUTTURE UN' OPERA STRATEGICA IN UN' OTTICA DI SVILUPPO

Per la vasca di colmata nel porto c' è il parere favorevole del Mibact D' Attis: «Ora si dia un' accelerata»

Arriva l' ok del Ministero dei Beni Culturali che ha rilasciato parere favorevole, nell' ambito del procedimento di "Via" riguardante la realizzazione di una vasca di colmata nel porto di Brindisi. «Adesso si acceleri per infrastrutture e crescita», commenta al riguardo il parlamentare di Forza Italia, on. Mauro D' Attis: «E' una decisione estremamente importante - continua - in quanto finalmente si compie un passo in avanti verso la realizzazione di opere infrastrutturali nel porto di Brindisi che consentiranno una maggiore competitività sui mercati internazionali per i traffici di passeggeri e merci. Il parere del Mibact dimostra, tra l' altro, che si tratta di un' opera non impattante e decisamente utile per lo sviluppo della portualità brindisina. Purtroppo anche questa volta si è perso tanto tempo prezioso, ma con la giusta attenzione del Governo nazionale per Brindisi si potrà recuperare, imprimendo la necessaria accelerata. Adesso, però, è necessario che si marci tutti nella stessa direzione, riannodando il dialogo anche tra amministrazioni locali e rappresen tanze parlamentare e regionale per non perdere altre occasioni di sviluppo. Attardarsi ulteriormente, infatti - conclude D' Attis - servirebbe solo a penalizzare ancora di più l' economia portuale brindisina». [r.br.]

CRISI AMMINISTRATIVA
OGGI LA PRIMA RIUNIONE
Indagine servizi sociali nasce la commissione del Consiglio comunale
Questione Bilancio in cima ai problemi su cui confrontarsi
Non meno grave l'Urbanistica. Il centrodestra chiede le elezioni
Riaprire i tavoli per rilanciare il servizio sanitario in provincia
Per la vasca di colmata nel porto c'è il parere favorevole del Mibact D'Attis: «Ora si dia un'accelerata»
Furti e furtarelli al cimitero È rivolta sui social

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Vasca di colmata: arriva il via libera del ministero Ma per il nuovo progetto

Dimensioni ridotte, spazi maggiori per il corso d' acqua e compensazioni

Il futuro del porto

Vasca di colmata: arriva il via libera del ministero Ma per il nuovo progetto

Francesco RIBEZZO PICCININ Dopo qualche tempo di attesa, arriva anche il via libera da parte del ministero per i Beni e le attività culturali al progetto della vasca di colmata tra Costa Morena Est e pontile Polimeri, opera prodromica rispetto ai dragaggi del porto ed alla realizzazione dei nuovi banchinamenti nell' area di Sant' Apollinare. Ma si tratta di un progetto nuovo, modificato proprio sulla base delle prescrizioni della Soprintendenza per l' archeologia, le belle arti ed il paesaggio di Brindisi, Lecce e Taranto. Il Progetto 2020, infatti, prevede una riduzione del volume e della superficie della cassa di colmata (da circa 167mila a circa 144mila metri quadri), l' aumento dell' ampiezza del nuovo canale di 85 metri rispetto a quanto inizialmente previsto, la riduzione di cento metri del fronte di accosto della banchina e l' incremento della superficie permeabile. Non solo. In linea con le previsioni del Pptr, infatti, sono state previste anche opere di riqualificazione paesaggistica, ritenute comunque insufficienti dalla Soprintendenza. Queste opere, scrive infatti, possono intendersi solo in parte come opere di compensazione e pertanto non sono ritenute sufficienti a compensare il sacrificio che la realizzazione di una colmata pari a circa 14,4 ettari dello specchio acqueo, accanto ad una spianata incolta di dimensioni paragonabili comporterebbe sul contesto paesaggistico di riferimento. Il ministero, tuttavia, ha ritenuto la realizzazione di un' area verde da 50mila metri quadri, fruibile al pubblico, compatibile con le previsioni del Pptr. L' Autorità di sistema, ad ogni modo, dovrà presentare al ministero ed alla Soprintendenza un progetto relativo alla mitigazione dell' impatto paesaggistico della colmata di Capobianco, verificando la possibilità di realizzare una continuità con il progetto di mitigazione e riqualificazione paesaggistica di cui al Progetto 2020. Ma dovrà anche effettuare una serie di approfondimenti archeologici, vista l' importanza dei ritrovamenti avvenuti nelle aree interessate dai dragaggi previsti. Da parte della Soprintendenza, tra l' altro, non è mancata la critica - come del resto da parte del Comune e delle associazioni ambientaliste - rispetto al fatto che non sia stata presa in considerazione nessuna alternativa alla localizzazione proposta. Particolarmente grottesca - si legge nel parere sulla versione 2017 del progetto, criticità non superata neanche dalla versione 2020 - appare la motivazione dell' esclusione dell' alternativa localizzativa proposta in fase di osservazioni: tale alternativa non sarebbe stata considerata in quanto prospiciente la strada panoramica denominata strada delle Pedagne. Si omette però di riferire che l' insenatura individuata per la colmata è non solo interessata da maggiore visibilità dalla strada panoramica (data l' assenza di recinzioni) ma anche dalla presenza del fiume tutelato ope legis, che configura un contrasto della prospettata opera con le norme del Pptr. Nella relazione successiva, infatti, la Soprintendenza specifica che le criticità circa la mancanza di alternative localizzative permangono. Rispetto alla destinazione d' uso dell' area, infine, il nuovo progetto propone due ipotesi: un' area destinata alla cantieristica nautica di lusso o un terminal commerciale. Destinazioni da inserire nel nuovo Piano regolatore portuale. Il parere finale, rispetto al nuovo progetto, è comunque favorevole. La pronuncia del ministero, secondo il deputato di Forza Italia Mauro D' Attis, dimostrerebbe «che si tratta di un' opera non impattante e decisamente utile per lo sviluppo della portualità brindisina.

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Purtroppo anche questa volta si è perso tanto tempo prezioso, ma con la giusta attenzione del governo nazionale per Brindisi si potrà recuperare, imprimendo la necessaria accelerata. Adesso, però, è necessario che si marci tutti nella stessa direzione, riannodando il dialogo anche tra amministrazioni locali e rappresentanze parlamentare e regionale per non perdere altre occasioni di sviluppo. Attardarsi ulteriormente, infatti, servirebbe solo a penalizzare ancora di più l' economia portuale brindisina». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Porto, parere favorevole del Mibact per la vasca di colmata

BRINDISI - Il ministero per i Beni Culturali ha rilasciato parere favorevole nell' ambito del procedimento Via (valutazione di impatto ambientale) riguardante la realizzazione di una vasca di colmata nel porto di Brindisi. "E' una decisione estremamente importante - afferma il parlamentare brindisino Mauro D' Attis (Forza Italia), nella foto sotto - in quanto finalmente si compie un passo in avanti verso la realizzazione di opere infrastrutturali nel porto di Brindisi che consentiranno una maggiore competitività sui mercati internazionali per i traffici di passeggeri e merci.Prosegue D' Attis: "Il parere del Mibact dimostra, tra l' altro, che si tratta di un' opera non impattante e decisamente utile per lo sviluppo della portualità brindisina. Purtroppo anche questa volta si è perso tanto tempo prezioso, ma con la giusta attenzione del Governo nazionale per Brindisi si potrà recuperare, imprimendo la necessaria accelerata. Adesso, però, è necessario che si marci tutti nella stessa direzione, riannodando il dialogo anche tra Amministrazioni locali e rappresentanze parlamentare e regionale per non perdere altre occasioni di sviluppo. Attardarsi ulteriormente, infatti, servirebbe solo a penalizzare ancora di più l' economia portuale brindisina".

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Grandi navi, si tratta con Msc Ma servono infrastrutture

La compagnia proprio di recente ha scelto lo scalo di Taranto per la sua Seaside L' Autorità portuale vorrebbe riportare la Splendida: necessario un nuovo terminal

Il turismo e le opportunità

Grandi navi, si tratta con Msc Ma servono infrastrutture

«Monoblocco entro il mese di marzo per salvare la stagione crocieristica»

Carmen VESCO Si torna a parlare di crociere con la notizia di nuove trattative con Msc per avere la Splendida: scalo che sarebbe ancora una volta vincolato alla costruzione del famoso monoblocco prefabbricato per la stazione marittima. Il fermento nel turismo crocieristico è alle stelle, si riprende a viaggiare, e a programmare. Ma ci si muove solo su grandi navi, aspetto che penalizza Brindisi: il porto interno (allentante per i turisti) non ha le caratteristiche per ospitare colossi di quella stazza, e le banchine di Costa Morena non hanno i servizi per il transito passeggeri, né attracchi adeguati. Insomma, la questione si gioca tutta sulle infrastrutture del porto di Brindisi. Oltre al fatto che i veti di Venezia alle grandi navi in laguna dimezzano l' attenzione delle compagnie sulla tratta adriatica. Quella di ieri è stata una giornata intensa da questo punto di vista. Prima, infatti, la delusione nell' apprendere che la Msc ha scelto la vicina Taranto come scalo, in virtù del suo nuovo e allettante terminal. Poi la speranza della trapelata notizia che l' Autorità Portuale continua a trattare con la stessa compagnia per avere la Splendida: ma solo se si costruirà questo tanto discusso monoblocco. Il prefabbricato che fungerà da terminal è in discussione dallo scorso anno, ma di fatto beghe burocratiche ne hanno sempre rimandato la realizzazione. Infine, la madre delle buone notizie: il ministero per i Beni culturali ha rilasciato parere favorevole nell' ambito del procedimento di Valutazione di impatto ambientale riguardante la realizzazione di una vasca di colmata nel porto di Brindisi. Questo significa che si fa più concreta l' ipotesi della realizzazione delle opere infrastrutturali definitive e risolutive nel porto di Brindisi, decisive per i traffici di navi passeggeri e merci. E che si sia tardato troppo nella realizzazione di soluzioni per incentivare i traffici si è reso evidente con la notizia degli scali persi della Msc, in favore di porti più attrezzati come Bari - e si sapeva - e di Taranto, che si è resa allettante con la sua nuova stazione marittima. Quest' anno di pandemia ed emergenza sanitaria, oltre ad aver messo in ginocchio l' intero Paese, ha evidenziato i gap infrastrutturali del porto di Brindisi. Oggi le crociere necessitano di spazi e attrezzature adeguate agli impegnativi protocolli di sicurezza sanitaria che il regolamento per i viaggi impone: quel terminal prefabbricato a Costa Morena nord è, dunque, l' ago della bilancia. Solo in una stazione marittima ampia si possono allestire quegli scanner radiogeni utili al controllo dei passeggeri. In attesa, ovviamente, dei lavori di dragaggio di Sant' Apollinare dove realizzare nuovi ormeggi e infrastrutture adeguate al traffico importante di merci ma anche di passeggeri, come in questo caso. Ma anche questa attesa si è protratta a causa di veti dell' amministrazione comunale alla realizzazione della vasca di colmata di Costa Morena, dove depositare i fanghi di dragaggio. Ma l' intensa giornata di ieri si è chiusa con il parere positivo del Mibact che potrebbe, si spera, incentivare il favore anche dell' amministrazione comunale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

«Monoblocco entro il mese di marzo per salvare la stagione crocieristica»

Il turismo e le opportunità

Grandi navi, si tratta con Msc
Ma servono infrastrutture

L'intervista Teo Titi

«Monoblocco entro il mese di marzo per salvare la stagione crocieristica»

Saltati gli scali crocieristici della Msc per la stagione in corso, saltati anche i nove scali del giovedì della Costa Crociere, previsti dal 4 marzo al 29 aprile, e il decimo del primo giovedì di maggio. Di navi da crociera a Brindisi se ne dovrebbero vedere solo a partire dal primo maggio con la AidaBlu di Aida, che attraccherà di sabato dalla 8 alle 18. E poi mercoledì 5 maggio, dalla 8 alle 23, farà scalo a Brindisi la Seabourn Ovation della Holland America. Ma il condizionale è d' obbligo perché «si naviga a vista causa pandemia» spiega Teo Titi, operatore portuale e presidente di Ops. La città è delusa per la scelta di Msc di fare scalo a Taranto, dopo che ha rinunciato a Brindisi. Però, ora si apprende che si starebbe lavorando sullo scalo della Splendida, ammesso che si realizzi in tempi utili il terminal prefabbricato. Si parla di marzo. **Che aria si respira tra gli operatori?** «Personalmente vedo la notizia di Taranto in chiave positiva per la Puglia, perché mi fa piacere che il traffico crocieristico continui a scegliere il territorio regionale. Così come sono conscio degli atavici problemi infrastrutturali del porto di Brindisi. Sono questioni che discutiamo e soffriamo da tempo. Il nostro problema principale è il cono d' atterraggio dell' aeroporto. E oggi che a causa del Covid possono viaggiare solo le grandi navi siamo penalizzati perché, seppur più interessante questo traffico, il porto interno non può ospitare quel genere di navi. Inoltre, serve un terminal adeguato a ospitare tutte le attrezzature e i controlli anti-contagio». Attracchi e controlli quindi dovrebbero essere dirottati a Costa Morena, dove ci sono altri problemi infrastrutturali. **E anche burocratici. Che fare?** «Io mi auguro che per le autorizzazioni alla realizzazione della stazione marittima in monoblocco prefabbricato si stia giungendo a una conclusione. La conferenza di servizi starebbe per adottare il provvedimento definitivo che ha riconosciuto la conformità urbanistica di questo manufatto, con approvazione del progetto e realizzazione». **Dall' Authority fanno sapere che entro marzo dovrebbe essere posizionato a Costa Morena. Si farà in tempo per programmare la stagione crocieristica?** «Sì, perché essendo saltata tutta la programmazione della media stagione, in generale a causa del Covid, ora si naviga a vista. Quindi appena si scioglieranno ulteriori riserve sulla condizione di emergenza sanitaria si dovrebbe poi cominciare a tutti gli effetti a pianificare il calendario per gli attracchi da maggio in poi». **Questo per salvare il salvabile, per questa stagione. Ma le buone notizie arrivano dal fronte cassa di colmata: un risultato definitivo per migliorare le infrastrutture nel porto. È fiducioso?** «Il parere favorevole del Mibact su cassa di colmata è un' ottima notizia. La realizzazione di questa opera e della banchina definitiva rappresenta la madre di tutte le opere infrastrutturali per il nostro porto. Questo consentirebbe attracchi in sicurezza e la possibilità di incentivare i nostri traffici.

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Ora tutto dipende da una reale e fattiva collaborazione tra Comune e Autorità di sistema. In questo senso mi auguro che il prossimo assessore al ramo sia un esperto di pianificazione portuale». C.Ves. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

(Sito) Adnkronos

Brindisi

Al porto di Brindisi istituita in tempi record Zfd

Il direttore Generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli, Marcello Minenna, ha approvato la perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa di Brindisi, situata nella zona industriale retro portuale, in alcune aree di Brindisi Nord retrostanti la banchina di Costa Morena, come candidata dal Comitato di Indirizzo della Zona Economica Speciale adriatica. Si conclude così, in tempi rapidissimi, il lavoro sinergico svolto da Adm, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ed Enel per l' istituzione, dopo Capobianco, della seconda Zona Franca Doganale a Brindisi, in un' area di circa 200 mila metri quadrati, già infrastrutturata e pronta per ricevere nuovi investimenti produttivi che sostengano i livelli occupazionali dell' indotto, creando ulteriori opportunità di crescita e di sviluppo. Sono stati individuati ampi spazi strategici non più utili all' attuale configurazione energetica, funzionali alla realizzazione di attività di deposito e logistiche nell' ambito della Zfd. Un processo ispirato a principi di sostenibilità che non comporterà alcun impatto ambientale, atteso che saranno convertite a nuova vita strutture già esistenti, e che valorizzerà competenze e asset già attivi e proficui, applicando i principi cardine dell' economia circolare. "Le amministrazioni dello Stato devono fare sistema per valorizzare al massimo il sistema portuale nazionale, mettendolo in connessione con la rete di trasporto ferroviario e gli assi logistici intermodali europei e transeuropei", commenta il direttore generale di Adm Marcello Minenna, "Ciò significa anche rendere le nostre infrastrutture attrattive di nuovi investimenti produttivi, selezionati dal mercato anche per la loro sostenibilità energetica e ambientale. ADM accompagna i Comitati di Indirizzo delle ZES e le Autorità di Sistema Portuale in questo processo di miglioramento congiunto, che investe in primo luogo i porti ma che, in realtà, riguarda l' intero sistema logistico e produttivo nazionale". "Disporre di una zona franca in area portuale è una opportunità fondamentale per gli operatori economici, - commenta il Presidente di Adsp Mam Ugo Patroni Griffi- non solo è possibile differire il momento impositivo doganale, ma anche gestire in sospensione di imposta la filiera logistica. Siamo riusciti ad includere nella Zona Franca Doganale aree estese e inutilizzate quali Capobianco e Costa Morena, decuplicando significativamente l' attrattività dello scalo brindisino. Non solo. Sostituendo l' industria con l' industria riusciamo a sostenere fortemente l' occupazione, evitando la perdita di risorse, e a rilanciare l' economia del porto di Brindisi, cogliendo a pieno le opportunità offerte dalla transizione energetica". "Solo il radicamento e la conoscenza delle realtà locali consente di promuovere e realizzare una collaborazione così concreta tra amministrazioni pubbliche e operatori economici, capace di incidere positivamente sul tessuto produttivo territoriale", dichiara il Direttore Territoriale di ADM Puglia, Molise e Basilicata, Marco Cutaia.

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

Brindisi Report

Brindisi

Brindisi, crociere 2021: forfait della Costa Deliziosa, Msc preferisce Taranto

Informativa

Il calendario dei 23 approdi programmati finora. Teo Titi: "Crollo prenotazioni, servono infrastrutture per portare le navi"

Il calendario provvisorio

Titi: "Impossibile fare programmazione a lungo termine"

BRINDISI - I 10 approdi della Costa Deliziosa sono stati annullati. Al momento sono 23 gli appuntamenti in programma nel calendario crocieristico provvisorio del porto di Brindisi, per il 2021. La Msc (salvo sorprese) non ci sarà. La compagnia ha infatti preferito il porto di Taranto, che per la prima volta ha potuto programmare un calendario crocieristico di tutto rispetto, forte di un nuovo terminal passeggeri. Al netto di imprevisti legati alla pandemia, sarà la Hamburg la prima a raggiungere Brindisi venerdì 9 aprile. La stessa nave, di una compagnia tedesca, tornerà anche martedì 20 aprile. L' Aidablu toccherà il porto di Brindisi i sabati dell' 1 maggio, 29 maggio, 26 giugno, 24 luglio, 21 agosto, 18 settembre, 16 ottobre e 30 ottobre. La Marella Celebration farà un unico approdo martedì 4 maggio. Poi arriveranno: la Seaburn Ovation (mercoledì 5 maggio; mercoledì 2 giugno, mercoledì 28 luglio, mercoledì 25 agosto, mercoledì 22 settembre); la Le Lyrial (martedì 20 luglio); la Le Bouganville (mercoledì 8 settembre); la Azamara Journey (sabato 2 ottobre); la Azamara Quest (giovedì 14 ottobre). Tutti gli ormeggi avverranno presso la banchina carboniferall Covid, però, incombe come una spada di Damocle. Non si può infatti escludere che eventuali misure restrittive possano stravolgere la programmazione, dopo aver già provocato l' annullamento degli ormeggi della Deliziosa, programmati fra il 4 marzo e il 6 giugno. "Ormai - spiega l' agente marittimo Teodoro Titi, presidente dell' associazione Ops (Operatori portuali salentini) - è saltato il meccanismo delle programmazioni a lungo termine. Normalmente le compagnie sanno con un anno e mezzo di anticipo come muoversi. Ma a causa della pandemia, è il caso di dirlo, si naviga a vista. Anche l' anno scorso la Costa, proprio per dare un messaggio al mercato, provò a programmare degli approdi a Brindisi. Ma poi dovette cancellare tutto. Le navi purtroppo arrivavano vuote, a causa di un crollo delle prenotazioni".Proprio nella giornata di ieri l' Autorità di sistema portuale del Mar Jonio ha annunciato l' accordo raggiunto con la Msc, che porterà a Taranto la "Seaside", nave da oltre 153mila tonnellate di stazza lorda, con capienza massima normale di circa 5300 passeggeri, nell' ambito di una programmazione che rilancia lo scalo jonico nel settore crocieristico. "Questo - afferma Titi - è messaggio positivo per la Puglia, che spero possa infondere fiducia al mercato e alla gente. Ma è ovvio che tutto è subordinato alla pandemia. Pensando al porto di Brindisi, certo, è chiaro che ogni porto è in concorrenza con un altro, ma noi dobbiamo prima metterci nelle condizioni di poter proporci al mercato serio e non possiamo farlo se non abbiamo le infrastrutture. Questo lo ripeto come un disco rotto da anni". Il problema cruciale è quello riguardante la mancanza di un terminal. "Soprattutto in tempo di Covid - dichiara il presidente di Ops - le infrastrutture servono anche ad essere attrezzati per ottemperare alle misure sanitarie anti contagio. Le attrezzature sono indispensabili. Eppure il terminal provvisorio in programma a Costa Morena Est è ancora soggetto a problemi di autorizzazione, nonostante si tratti di un prefabbricato". Senza interventi infrastrutturali, insomma, le prospettive sono tutt' altro che rosee per il porto di Brindisi. "La gente - afferma Titi - deve capire che le navi da crociera, oggi, con il problema del cono d' atterraggio, non possono arrivare a Brindisi. L' unico punto dove possono approdare è a Costa Morena Est, dove ci sono le attività industriali. L' Authority, ripeto, si è giustamente adeguata con un' opera provvisoria, ma ancora non ha avuto l' ok". Determinante sarà inoltre la realizzazione di una banchina a Sant' Apollinare. "Finché non si realizza quest' opera, e quindi non si autorizza di conseguenza la vasca di colmata - insiste Titi - le crociere non potranno che rimanere a Costa Morena Est. Quando si farà quella banchina, a mio avviso, il

luogo ideale per le crociere sarà parte del capannone Montecatini, che si troverà al centro fra la banchina di Sant' Apollinare

e quella del porto interno detta di Sant' Apollinare, dove approdano di solito le navi Tirrenia. Potremmo avere navi più piccole qui e navi più grandi nel porto medio. Sono anni che parliamo di queste cose. Nel frattempo a Taranto è stato costruito il terminal e i servizi crocieristici sono stati dati in concessione per 20 anni a uno dei più importanti gruppi del settore al mondo (il gruppo turco Global Ports Holding, ndr)".

Informatore Navale

Brindisi

PORTO DI BRINDISI: INTENSO LAVORO DI ADSPMAM, ADM ED ENEL PER LA 2' ZONA FRANCA DOGANALE ISTITUITA IN TEMPI RECORD

Il direttore generale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) Marcello Minenna ha approvato la perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD) di Brindisi, situata nella zona industriale retro portuale, in alcune aree di Brindisi Nord retrostanti la banchina di Costa Morena, come candidata dal Comitato di Indirizzo della Zona Economica Speciale (ZES) adriatica. Si conclude così, in tempi rapidissimi, il lavoro sinergico svolto da Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ed Enel per l'istituzione, dopo Capobianco, della seconda Zona Franca Doganale a Brindisi, in un'area di circa 200.000 metri quadrati, già infrastrutturata e pronta per ricevere nuovi investimenti produttivi che sostengano i livelli occupazionali dell'indotto, creando ulteriori opportunità di crescita e di sviluppo. Sono stati individuati ampi spazi strategici non più utili all'attuale configurazione energetica, funzionali alla realizzazione di attività di deposito e logistiche nell'ambito della ZFD. Un processo ispirato a principi di sostenibilità che non comporterà alcun impatto ambientale, atteso che saranno convertite a nuova vita strutture già esistenti, e che valorizzerà competenze e asset già attivi e proficui, applicando i principi cardine dell'economia circolare. ' Disporre di una zona franca in area portuale è una opportunità fondamentale per gli operatori economici, - commenta il presidente di AdSP MAM Ugo Patroni Griffi- non solo è possibile differire il momento impositivo doganale, ma anche gestire in sospensione di imposta la filiera logistica. Siamo riusciti ad includere nella Zona Franca Doganale aree estese e inutilizzate quali Capobianco e Costa Morena, decuplicando significativamente l'attrattività dello scalo brindisino. Non solo. Sostituendo l'industria con l'industria riusciamo a sostenere fortemente l'occupazione, evitando la perdita di risorse, e a rilanciare l'economia del porto di Brindisi, cogliendo a pieno le opportunità offerte dalla transizione energetica'. ' Le amministrazioni dello Stato devono fare sistema per valorizzare al massimo il sistema portuale nazionale, mettendolo in connessione con la rete di trasporto ferroviario e gli assi logistici intermodali europei e transeuropei ', commenta il Direttore Generale di ADM Marcello Minenna, ' Ciò significa anche rendere le nostre infrastrutture attrattive di nuovi investimenti produttivi, selezionati dal mercato anche per la loro sostenibilità energetica e ambientale. ADM accompagna i Comitati di Indirizzo delle ZES e le Autorità di Sistema Portuale in questo processo di miglioramento congiunto, che investe in primo luogo i porti ma che, in realtà, riguarda l'intero sistema logistico e produttivo nazionale '. ' Solo il radicamento e la conoscenza delle realtà locali consente di promuovere e realizzare una collaborazione così concreta tra amministrazioni pubbliche e operatori economici, capace di incidere positivamente sul tessuto produttivo territoriale ', dichiara il Direttore Territoriale ADM Puglia, Molise e Basilicata, Marco Cutaia.

Ship Mag

Brindisi

Brindisi, istituita la Zona Franca Doganale a ridosso della banchina di Costa Morena

Brindisi Il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, ha approvato la perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD) di Brindisi, situata nella zona industriale retro portuale, in alcune aree di Brindisi Nord retrostanti la banchina di Costa Morena, come candidata dal Comitato di Indirizzo della Zona Economica Speciale (ZES) adriatica. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha evidenziato che si è così concluso in tempi rapidissimi il lavoro sinergico svolto da AdSP, Agenzia delle Dogane ed Enel per l'istituzione, dopo Capobianco, della seconda Zona Franca Doganale a Brindisi, in un'area di circa 200.000 metri quadrati, già infrastrutturata e pronta per ricevere nuovi investimenti produttivi che sostengano i livelli occupazionali dell'indotto, creando ulteriori opportunità di crescita e di sviluppo. Disporre di una zona franca in area portuale ha sottolineato il presidente dell'AdSP, Ugo Patroni Griffi è una opportunità fondamentale per gli operatori economici. Non solo è possibile differire il momento impositivo doganale, ma anche gestire in sospensione di imposta la filiera logistica. Siamo riusciti ad includere nella Zona Franca Doganale aree estese e inutilizzate quali Capobianco e Costa Morena, decuplicando significativamente l'attrattività dello scalo brindisino. Non solo. Sostituendo l'industria con l'industria riusciamo a sostenere fortemente l'occupazione, evitando la perdita di risorse, e a rilanciare l'economia del porto di Brindisi, cogliendo a pieno le opportunità offerte dalla transizione energetica.

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Msc Seaside e le sue sorelle: in arrivo centomila turisti nel porto di Taranto

Alle 26 tappe della nave più grande del Mediterraneo, vanno aggiunte le 17 con Royal Caribbean

La economia del futuro
Taranto cronaca
Msc Seaside e le sue "sorelle": in arrivo centomila turisti nel porto di Taranto
Alle 26 tappe della nave più grande del Mediterraneo, vanno aggiunte le 17 con Royal Caribbean
Casalmpresa: «Grande occasione ma facciamoci trovare preparati»

Alessio PIGNATELLI La prima toccata sarà il 3 maggio e ogni mercoledì diventerà una piacevole consuetudine. Sarà il molo San Cataldo lato di ponente a ospitare Msc Seaside, la nave da crociera che promette un salto di qualità per la stagione turistica tarantina. L' accoglienza seguirà i rigidi protocolli anti Covid già sperimentati dalla compagnia svizzera e, in collaborazione con l' Autorità di sistema portuale del Mar Jonio, le escursioni saranno possibili solo se prenotate precedentemente sulla nave. Scenderà dalla nave solo chi avrà il ticket e gli itinerari liberi non saranno consentiti proprio per le restrizioni della pandemia. Una bolla sicura sia a mare, sia a terra. Come le altre navi di stazza maggiore, sarà dunque il lato di ponente del molo San Cataldo a far ormeggiare la Seaside. Molto semplicemente per le dimensioni più ampie della banchina e per le profondità maggiori. Il centro servizi Falanto ubicato a levante non avrà alcun ruolo per questa discriminante fondamentale. Inoltre, la realizzazione dell' edificio sarà ultimata a giugno ma nemmeno allora potrà essere operativo in quanto sono in corso i lavori di rettifica della banchina di levante che si completeranno a ottobre. Insomma, Falanto potrà essere sfruttato a fini crocieristici per le navi più ridotte a partire dall' anno prossimo. Le gigantesche colleghe di Seaside continueranno a ormeggiare sul lato di ponente. La dimensione della nave e la frequenza degli arrivi rappresentano il vero salto di qualità. Al di là del prestigio della compagnia - quest' anno, per esempio, a Taranto arriverà la Celebrity della Royal Caribbean che ha un livello qualitativo altissimo - quei due fattori combinati saranno manna dal cielo per il porto di Taranto. Per intendersi: escludendo un attimo Seaside, per questa stagione finora sono confermate 17 toccate di altre navi. Seaside ne farà 26 da sola. L' ammiraglia della Msc può ospitare un totale di 5.331 passeggeri oltre ai 1.413 dipendenti dell' equipaggio. Stimando per difetto che per la normativa Covid la nave viaggi a metà capienza - dunque circa 2.600 crocieristi - quest' anno solo la Seaside porterà più o meno 70mila passeggeri. Il triplo praticamente di quanto totalizzeranno tutte le altre compagnie nelle 17 toccate (la previsione è di 26mila passeggeri). Altro aspetto basilare, questa volta oltre i numeri: per la prima volta da Taranto si potrà imbarcare e sbarcare. Si sta anticipando una funzione che era prospettata tra un paio di anni per lo scalo jonico. Insomma, sarà un anno chiave. Anche per accoglienza e servizi. Global Ports Holding, il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo, a novembre dello scorso anno si è aggiudicato la gestione di servizi in favore dei crocieristi in imbarco, sbarco, transito nel porto di Taranto. Al momento, però, non è stata ancora rilasciata la concessione poiché il testo non è stato condiviso e oltretutto mancano diversi adempimenti burocratici. Realisticamente, per maggio è assai improbabile che Global Ports si insedi con una sua costola italiana al porto tarantino. Ciò determina che le varie attività saranno svolte tra l' agente nave e l' Autorità di sistema portuale. Msc ha già dei protocolli ben definiti: si occuperà di tutte le escursioni seguendo un rigido protocollo Covid. Sono previsti tamponi per le guide turistiche e per gli autisti dei mezzi utilizzati durante le escursioni; divieto di scendere a terra per i membri dell' equipaggio; sanificazione continua degli ambienti di bordo. I passeggeri non potranno girare liberamente per la città e sbarcherà solo chi ha

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

acquistato preventivamente le varie escursioni in cui saranno protagonisti il museo MarTa o Alberobello e Grottaglie. L' Authority predisporrà una tensostruttura che consentirà il flusso dalle navi agli autobus appositamente prenotati dalla compagnia. Non potendo fare giri liberi, non è previsto un servizio navetta per la città come un paio d' anni fa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Casalmpresa: «Grande occasione ma facciamoci trovare preparati»

La seconnessa del futuro

Taranto cronaca

Msc Seaside e le sue "sorelle": in arrivo centomila turisti nel porto di Taranto

Alle 26 tappe della nave più grande del Mediterraneo, vanno aggiunte le 17 con Royal Caribbean

Casalmpresa: «Grande occasione ma facciamoci trovare preparati»

La notizia dell' inserimento di Taranto tra le tappe per le crociere della Msc Seaside in avvio il 1 maggio e fino a movembre, con 26 presenze nello scalo jonicol, apre scenari allettanti per il turismo e l' economia del territorio tarantino. «Taranto entra nella nuova programmazione sulla rotta tirrenico-jonica delle crociere Msc. Finalmente una notizia assolutamente positiva». Francesca Intermite, presidente di Casalmpresa accoglie con entusiasmo la novità a poche ore dalla ufficialità. «Il capoluogo jonico prosegue l' imprenditrice - dal 1° maggio, insieme a Siracusa, sarà nell' itinerario della Msc e questo non è certamente poco sulla strada che va verso la costruzione di una nuova economia, sganciata dalla monocultura dell' acciaio. Il turismo come alternativa allo sviluppo che ha dominato finora, con la promozione dell' isola, quindi del Borgo antico, del Castello Aragonese e del Marta, ma anche delle diverse bellezze offerte dal paesaggio marino e dall' hinterland. Lo sviluppo sostenibile e l' imperdibile occasione di esprimere e mettere a frutto le molteplici potenzialità della terra jonica. Tutto questo si traduce in interessanti ripercussioni sul tessuto economico cittadino, attraverso una intensificazione del tourism retail. Più di 5000 i passeggeri che la MSC Seaside può ospitare, dando a commercianti e titolari di pubblici esercizi la possibilità di incrementare le loro attività. Importante vetrina inoltre per quella consistente fetta di turisti attratta dall' indiscutibile valore della nostra enogastronomia, con i prodotti tipici, dalle cozze ai salumi, al vino, all' olio, ai latticini, ai prodotti agricoli. E' chiaro che, in vista di tutto ciò, andranno affinati i servizi e andrà migliorato il prezioso meccanismo dell' accoglienza». «Non possiamo che - conclude Francesca Intermite - complimentarci con il Comune, l' Autorità Portuale e tutti coloro che stanno, in questo particolare momento, cogliendo la sfida del cambiamento e lavorando affinché tutto ciò si realizzi e porti finalmente verso un futuro nuovo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

FerPress

Taranto

Melucci e Prete, MSC Crociere a Taranto nel 2021. Grande soddisfazione ed entusiasmo

(FERPRESS) Taranto, 2 MAR Dopo settimane di intenso lavoro, insieme con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, siamo lieti della conferma ufficiale ricevuta quest'oggi da MSC Crociere riguardo all'approdo a Taranto, nel prossimo mese di maggio, della meravigliosa nave MSC Seaside, oltre 153 mila tonnellate di stazza lorda, con una capienza massima normale di circa 5300 passeggeri.Per la prima volta a Taranto, dopo una serie di scali tecnici, MSC inaugura una nuova programmazione sulla rotta tirrenico-ionica grazie ad una delle sue unità più recenti ed evolute, anche dal punto di vista ambientale, capace di garantire il massimo degli standard anti-Covid a passeggeri ed equipaggio.Ed oltre ad ammirare le bellezze naturali di Taranto ed i suoi luoghi ricchi di fascino e storia, per la prima volta sarà anche possibile per i passeggeri imbarcare nello stesso capoluogo ionico, con evidenti ricadute positive per il sistema economico locale.«La rinnovata promozione territoriale, la rafforzata offerta in servizi ed eventi, in generale una articolata pianificazione amministrativa del Comune di Taranto stanno dando i primi significativi frutti ha dichiarato il Sindaco Rinaldo Melucci all'annuncio stampa della società elvetica -. Taranto è tornata attraente per il mercato internazionale e siamo sicuri che insieme a tutti gli stakeholder locali faremo un grande lavoro per assicurare la piena soddisfazione di operatori e visitatori, di questa compagnia come delle altre già attese a Taranto per l'estate 2021. È una delle sfide cruciali che abbiamo per consolidare un modello di sviluppo alternativo e sostenibile, oggi è una giornata molto importante per Taranto».«La conferma dell'inserimento del porto di Taranto nell'itinerario mediterraneo della MSC Seaside è una notizia meravigliosa ha aggiunto il Presidente dell'Authority portuale Sergio Prete -. Nel 2017 ho avuto il privilegio ed il piacere di essere invitato alla cerimonia del varo ufficiale della nave a Monfalcone. Ringrazio la famiglia Aponte e il CEO Pierfrancesco Vago per aver scelto Taranto e il suo porto. Il recente cammino intrapreso dallo scalo ionico verso la diversificazione delle funzioni e lo sviluppo dell'attività crocieristica sta producendo importanti risultati, grazie alla forte sinergia con il Comune di Taranto ed il cluster portuale, oltre agli investimenti infrastrutturali e di marketing».

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

Il Nautilus

Taranto

Da maggio la MSC Seaside fa rotta verso il porto di Taranto

Redazione

TARANTO - Una notizia importante per la città portuale di Taranto: a partire dal prossimo maggio 2021, lo scalo jonico accoglierà la 'MSC Seaside', la smart-ship della prestigiosa compagnia internazionale di navigazione MSC Crociere, prima cruise line della scena globale a ricevere il certificato di conformità per il protocollo di salute e sicurezza 'Safe bubble' - implementato già dall' agosto 2020 a bordo della MSC Grandiosa quale misura di contenimento e contrasto alla diffusione del COVID-19 - che rappresenta oggi un vero e proprio modello da seguire a livello mondiale. Nota anche come 'the ship that follows the sun', la ammiraglia MSC 'Seaside', con oltre 153 mila tonnellate di stazza lorda ed una capienza massima normale di circa 5300 passeggeri, è una delle navi più recenti, innovative e sostenibili della ricca flotta della compagnia italo-svizzera MSC Cruises e rappresenta la più grande nave mai costruita in Italia, fiore all' occhiello della cantieristica navale nazionale. Battezzata nel 2017, MSC Seaside ha riscritto le regole del design delle navi da crociera, combinando aree interne ed esterne per avvicinare gli ospiti al mare come mai prima d' ora. msc seaside taranto itinerario A partire dal 5 maggio prossimo, dalle ore 09:00 alle ore 18:00, la Seaside approderà al porto di Taranto ogni mercoledì, tappa settimanale dell' itinerario Mediterraneo proposto dalla MSC Cruises per la stagione crocieristica 2021 che include anche i porti di Genova, Civitavecchia, Siracusa e La Valletta (Malta). Già nel 2020, la compagnia MSC Cruises aveva avuto modo di testare sul campo l' elevata qualità ed efficienza dei servizi offerti dal porto di Taranto, con il lay-up di due navi della propria flotta - Opera e Fantasia - che sono rimaste ormeggiate presso le infrastrutture portuali per alcuni mesi a causa dell' interdizione alla navigazione imposta dal governo alle navi da crociera. La sosta tecnica presso il Molo Polisettoriale - resa possibile grazie alla collaborazione con la San Cataldo Container Terminal SpA - è perdurata nei mesi invernali e si è tramutata in una opportunità di conoscenza dell' infrastruttura portuale anche in ottica di sviluppare nuove sinergie di collaborazione. Lo sviluppo del traffico crocieristico, in ottica di diversificazione delle attività portuali, rappresenta un asset significativo per il territorio jonico, sia in termini economici che culturali. L' importante traguardo - frutto anche della proficua sinergia con il cluster portuale e degli investimenti infrastrutturali e di marketing effettuati dall' AdSP del Mar Ionio - giunge a valle del periodo più buio per il settore crocieristico internazionale che, nel corso del 2020, ha dovuto affrontare una lunga fase di arresto a causa dell' emergenza pandemica Covid-19. A distanza di quattro anni dal primo scalo a Taranto della compagnia Marella Cruises nel 2017, l' AdSPMI ha proseguito senza sosta la propria azione promozionale e di marketing volta a far conoscere l' unicità dell' offerta di Taranto alla platea delle cruise lines internazionali che, in maniera sempre crescente, stanno dimostrando apprezzamento ed interesse verso la 'destinazione Taranto' quale meta crocieristica emergente del Mediterraneo. La notizia del prossimo approdo a Taranto della Seaside è stata accolta e diffusa all' unisono dall' AdSP del Mar Ionio e dal Comune di Taranto, protagoniste di un' azione istituzionale sinergica che vede le due amministrazioni collaborare ai fini dell' implementazione di una strategia condivisa per la valorizzazione della risorsa mare nella città di Taranto e nella provincia ionica, attraverso la qualificazione ed il potenziamento dei servizi e dell' offerta turistica integrata e lo sviluppo del settore crocieristico. «La conferma dell' inserimento del porto di Taranto nell' itinerario mediterraneo della

"MSC Seaside" è una notizia meravigliosa - ha dichiarato ieri il Presidente dell' AdSPMI, Sergio Prete -. Nel 2017 ho avuto il privilegio ed il piacere di essere invitato alla cerimonia

Il Nautilus

Taranto

del varo ufficiale della nave a Monfalcone. Ringrazio la famiglia Aponte e l' Executive Chairman Pierfrancesco Vago per aver scelto Taranto e il suo porto. Il recente cammino intrapreso dallo scalo ionico verso la diversificazione delle funzioni e lo sviluppo dell' attività crocieristica sta producendo importanti risultati, grazie alla forte sinergia con il Comune di Taranto ed il cluster portuale, oltre agli investimenti infrastrutturali e di marketing. Trattasi di uno dei risultati tangibili del dialogo costante avviato tra il porto e la città attraverso le voci istituzionali rappresentative di Taranto e del suo scalo». «La rinnovata promozione territoriale, la rafforzata offerta in servizi ed eventi, in generale una articolata pianificazione amministrativa del Comune di Taranto stanno dando i primi significativi frutti - ha dichiarato ieri il Sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci all' annuncio stampa della società elvetica -. Taranto è tornata attraente per il mercato internazionale e siamo sicuri che insieme a tutti gli stakeholder locali faremo un grande lavoro per assicurare la piena soddisfazione di operatori e visitatori, di questa compagnia come delle altre già attese a Taranto per l' estate 2021. È una delle sfide cruciali che abbiamo per consolidare un modello di sviluppo alternativo e sostenibile, oggi è una giornata molto importante per Taranto».

L'Avvisatore Marittimo

Taranto

Polisettoriale, a Taranto è il momento del project cargo

Trasporti via mare
Ecco perché il 2020
ha visto una riscossa
Moltiplicatore mai così alto da 20 anni
Ma non per tutti. E comunque è stata una festa
Polisettoriale, a Taranto è il momento del project cargo
Frutti di mare, con le microplastiche arrivano anche i batteri

TARANTO. La società San Cataldo Container Terminal (Scct), che gestisce in concessione il Molo Polisettoriale di Taranto per conto del gruppo turco Yilport, ha movimentato la prima spedizione di quattro generatori da 30 tonnellate l'uno, diametro di 5,7 metri e altezza 2,8 - destinati alla realizzazione di parchi eolici. Si è trattato del primo sbarco di una lunga serie di spedizioni che saranno movimentate da Scct nel 2021 e per tutto il 2022. A fronte del pesante impatto del coronavirus su porti e traffici marittimi, con la carenza di contenitori vuoti che ha fatto crescere di anche di 10 volte il costo dei noli nave rispetto all'estate 2020, Scct «risponde alla crisi con attività che mai erano state svolte al Molo Polisettoriale». Inoltre, dice la società, «mentre i lavori di riqualificazione dell'intera infrastruttura continuano pur nelle attuali restrizioni, in aggiunta ai carichi specialie e a progetto dei mesi passati, il terminale ha provveduto a movimentare le prime spedizioni di materiale e macchinari di eccezionali dimensioni su speciali container». San Cataldo Container Terminal dichiara che Project Cargo Division Cma-Cgm, «ha annunciato nuove e prossime opportunità di c

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

TURCO (M5S): ORA SI LAVORI AL PROGETTO

Acquario «green» a Taranto c' è l' ok della Corte dei conti

Regionale 8, i sindacati «chiamano» l'assessore

Palma: «Riportare dentro il Palazzo tutto il liceo Archita»

Acquario «green» a Taranto c'è l'ok della Corte dei conti

Sviluppo, Mario Turco (M5S) annuncia: «La Corte dei conti approva la delibera sull' Acquario green di Taranto. Ora bisognerà avviare il partenariato pubblico - privato». In particolare, in una nota stampa, il senatore tarantino fa sapere che la magistratura contabile ha registrato la delibera Cipe n. 80 del 15 dicembre 2020 con la quale lo stesso Comitato interministeriale per la programmazione economica assegnava le risorse al progetto dell' Acquario Green di Taranto. «La Corte dei conti, nel raccomandare il rispetto dei tempi e del cronoprogramma, ha precisato aggiunge il senatore Turco - anche la necessità di mantenere, in fase di avvio del progetto, un forte presidio istituzionale nell' ambito del Tavolo permanente del Contratto Istituzionale di Sviluppo dell' area di Taranto». Così l' esponente pentastellato, Mario Turco, a proposito della realizzazione di questa struttura che prevede la creazione di un Osservatorio sul Mar Piccolo, per la tutela della biodiversità, la ricerca universitaria e scientifica; l' implementazione e la valorizzazione della produzione della mitilicoltura locale; la creazione di spazi adibiti al salvataggio, recupero, e riabilitazione di specie marine protette e ad attività di cetaceo terapia per persone con disabilità e autistiche. L' Acquario green sarà anche un grande attrattore turistico -culturale. «Ritengo quindi - continua l' espo nente del M5S - che sia fondamentale per l' Autorità portuale responsabile della realizzazione dell' opera, coinvolgere già nella fase di progettazione soggetti privati interessati alla sua gestione, favorendo un partenariato pubblico privato». I tempi di attuazione prevedono la conclusione dei lavori entro il 2025 e l' imponente finanziamento di 50 milioni di euro stanziati dal Cipe. Una grande opportunità che va letta anche in chiave turistica in virtù della straordinaria capacità attrattiva del progetto in questione e del conseguente rilancio per le attività economiche alternative che vanno sempre più implementate. Per questi motivi, va accolta con grande soddisfazione la notizia che soddisfa le peculiarità della comunità ionica che deve svilupparsi e puntare verso la green economy nelle sue varie accezioni. L' Acquario dovrebbe essere realizzato nell' area dell' ex Banchina Torpediniere che, sempre in base a quanto stabilito dal tavolo Cis, dovrebbe essere ceduta all' Autorità portuale. Inizialmente, invece, come sito in cui realizzare la struttura era stato ipotizzato un punto ovvero una zona all' interno dell' area su cui insistevano i Cantieri Tosi, antico fiore all' occhiello della cantieristica navale tarantina, ma apprezzata nell' intero Paese. f.ven.

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Acquario green, via libera anche dalla Corte dei Conti

L' annuncio del senatore Turco che sblocca definitivamente il finanziamento per realizzarlo «Un investimento che sarà fondamentale anche per rendere la città più attrattiva»

Taranto

Acquario green, via libera anche dalla Corte dei Conti

50 1,5 2022 2020

Nicola SAMMALI Adesso si può partire. L' ultimo passaggio burocratico è stato espletato, come conferma l' annuncio del senatore Mario Turco (M5S), ex sottosegretario alla Presidenza del Consiglio. «La Corte dei Conti ha registrato la delibera n.80 del 15 dicembre 2020 con la quale il Cipe assegna le risorse al progetto dell' Acquario Green di Taranto». Si tratta di 50 milioni di euro, di cui 1,5 milioni resi disponibili dalla struttura di missione Investitalia per la progettazione preliminare e definitiva che è stata già avviata e 48,5 milioni a valere su risorse Fsc 2014-2020 da destinare a progettazione esecutiva, realizzazione della struttura e copertura degli oneri connessi. «La Corte dei Conti, nel raccomandare il rispetto dei tempi e del cronoprogramma, ha precisato anche la necessità di mantenere, in fase di avvio del progetto, un forte presidio istituzionale nell' ambito del Tavolo permanente del Contratto Istituzionale di Sviluppo dell' area di Taranto». Così quindi il senatore Mario Turco a proposito della realizzazione dell' Acquario green di Taranto che prevede la creazione di un Osservatorio sul Mar Piccolo, per la tutela della biodiversità, la ricerca universitaria e scientifica; l' implementazione e la valorizzazione della produzione della mitilicoltura locale; la creazione di spazi adibiti al salvataggio, recupero, e riabilitazione di specie marine protette e ad attività di cetaceo terapia per persone con disabilità e autistiche. L' Acquario green sarà anche un grande attrattore turistico-culturale. «Ritengo quindi - continua l' esponente del M5S che sia fondamentale per l' Autorità portuale responsabile della realizzazione dell' opera, coinvolgere già nella fase di progettazione soggetti privati interessati alla sua gestione, favorendo un partenariato pubblico privato». Nelle ore che avevano preceduto il conferimento a Mario Draghi dell' incarico per la formazione del governo, era arrivato il via libera alla delibera che sbloccava il finanziamento per la realizzazione dell' Acquario green. Il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) aveva assegnato le risorse necessarie per concretizzare il progetto lanciato dallo stesso Turco (il soggetto proponente del progetto è il Mibact). Poco meno di tre anni per realizzarlo, a partire dalla fine del 2022, secondo il piano appena reso noto dal sottosegretario Turco: entro il 2025 l' Acquario Green di Taranto sarà realtà. L' intervento da cinquanta milioni di euro inserito nel Cis trasformerà l' area della banchina Torpediniere sul Mar Piccolo in un osservatorio scientifico. Non un acquario qualunque, quindi, ma qualcosa di più rispetto alle strutture oggi esistenti. Una scommessa per la città su cui hanno puntato, dopo le dovute rassicurazioni sulle finalità, anche le associazioni ambientaliste (Wwf, Lav, Legambiente e Jonian Dolphin Conservation). Il progetto dell' Acquario Green avrà quattro direttrici: ambientale-marina, scientifica, socio-sanitaria, digitale. Diventerà un centro di ricovero e riabilitazione per animali marini, un laboratorio scientifico sull' educazione ambientale, una struttura socio-sanitaria ad esso legata per il sostegno alla disabilità, e adotterà un sistema innovativo digitale per la conoscenza degli animali marini. Il progetto non prevede alcuna cattività degli animali ed è questo il punto di forza che ha convinto le associazioni a supportarlo. Sarà un vero e proprio polo scientifico, naturalistico e ambientale grazie anche al coinvolgimento dell' università e del Cnr. Nel futuro Acquario Green si procederà al recupero e alla riabilitazione dei delfini che verranno così

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

reimmessi nell' ambiente naturale, andando oltre la concezione del contatto con i visitatori. Le associazioni che hanno dialogato con Turco porteranno la propria esperienza per raggiungere gli ambiziosi obiettivi del progetto, che intende rilanciare Taranto anche a livello internazionale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

La Fiera dei vaccini, fino a 4000 al giorno

Il via da metà marzo, con l' incognita delle dosi. Novità nella viabilità della zona

Primo piano

Delirante corsa ai sieri, anche l'Ars vuole scavalcare la fila

La Fiera dei vaccini, fino a 4000 al giorno

Il via da metà marzo, con l'incognita delle dosi. Novità nella viabilità della zona

Marzia Furnari ai saluti Firenze è il commissario

Al parcheggio Lumbi un hub per le somministrazioni

Domenico Bertèmessina Dopo Palermo e Catania, sarà quello di Messina il prossimo hub vaccinale ad aprire. In Fiera, nei padiglioni 7A e 7B, da sabato scorso, lavorano venti persone senza sosta. Domenica compresa. L' obiettivo è attrezzare il primo dei due spazi entro sabato e nella settimana successiva consegnare anche il gemello. Si tratta di un totale di 1400 metri quadri. Saranno posizionate, 44 postazioni per la vaccinazione. Questo spazio messo a disposizione dall' Autorità di Sistema dello Stretto dovrà essere il laboratorio di vaccinazione di massa chiamato, in estate, alla copertura di tutta la città. Il potenziale massimo di somministrazioni è altissimo (quasi 30.000 a settimana) e basterebbe un mese e mezzo per dare una prima dose a tutti coloro che, ad oggi non l' hanno già avuta o che non sono già prenotati. Il nodo però rischia di non essere logistico ma la fornitura delle dosi. «Nei padiglioni - spiega il direttore generale dell' Asp Dino Alagna - è stata fatta l' impermeabilizzazione, revisionato l' impianto d' illuminazione, predisposti bagni, quasi ultimata la posa della pavimentazione, e nei prossimi giorni verranno collocati i 44 "moduli" box che materialmente ospiteranno le vaccinazioni, compresi di linea internet per poter mettere tutti i dati in rete in tempo reale». Inoltre sarà allestito il sistema di condizionamento e per ogni padiglione, ci sarà l' area attesa, quella vaccinazione, depositi per il siero e una sala riunione. Della realizzazione, in tempi da Protezione Civile, si sta occupando la Costrubo, un' azienda di Messina. Il direttore dei lavori è Fabio Bongiovanni, con il dirigente della Protezione civile di Messina Bruno Manfrè e l' architetto Grazia Cammaroto che stanno seguendo passo passo la nascita di questa stazione vaccinale. Costo dell' allestimento, ad ora, 140.000 euro. E ieri pomeriggio è iniziata anche la posa dei box vaccinali. «Si potrebbe cominciare il 15 marzo - dice Alagna - Stimiamo di poter vaccinare in due turni: la mattina, dalle 9 alle 13, nel pomeriggio, dalle 15.30 alle 19.30 per un complessivo di 8 ore, che nel tempo potrebbe essere esteso con un turno aggiuntivo serale, così da garantire circa 10 somministrazioni l' ora in ciascun box per un totale complessivo fino a 4000 vaccinazioni in ogni giornata, col sistema a regime si intende". Il parcheggio ospita una cinquantina di vetture: si stima l' arrivo di oltre 300 auto ogni 60 minuti in base alle prenotazioni. E quello della viabilità è sicuramente uno dei compiti più difficile da assolvere per l' organizzazione. È probabile che per i primi giorni l' accesso possa essere pedonale con l' utilizzo per i casi d' emergenza del cancello carrabile al centro della cittadella fieristica. Ma a regime la viabilità sarà diversa. Le auto dovranno entrare nel "serpentone" degli imbarchi della Caronte. Avranno una corsia dedicata sulla destra. Una cinquantina di metri dopo, troveranno un' apertura (deve essere realizzata con dei lavori che abbatteranno parte della cancellata) e potranno immettersi nell' area fieristica dove, va ricordato, sono attivi diversi cantieri. Per l' uscita, invece, saranno realizzate due rampe che consentiranno alle auto di poter rientrare sul viale della Libertà all' altezza del semaforo dell' incrocio con il viale Giostra. Anche in questo caso sarà abbattuta una parte di cancellata ad angolo con il "serpentone" e verrà introdotta una nuova fase semaforica nell' incrocio del viale della Libertà che, a chiamata, potrà far uscire senza pericoli chi ha finito le operazioni di vaccinazione. Il parcheggio dell' ex Gazometro resta una valida alternativa per i flussi di mezzi che non dovessero essere contenuti dal parcheggio di fronte ai due padiglioni trasformati in hub.

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

«Il prezioso materiale della Fiera sia tutelato e valorizzato»

Messina

Nessuno ha nostalgia di guerre sulla Falce

Mega niente polemiche con il Comune ma riteniamo che l'appello sia fuori tempo massimo

LIBERIAMO LA ZONA FALCATA

«Il prezioso materiale della Fiera sia tutelato e valorizzato»

PIÙ CHE UN LIFTING RUGHE, AVRESTI BISOGNO DI UN LASER OCCHI.

VISTA VISION

Nel momento in cui si riaccende il dibattito sulla cittadella fieristica, dopo l' intervento di demolizione del vecchio Teatro di viale della Libertà, i due principali cultori di Storia patria messinese, Franz Riccobono e Nino Principato firmato una lettera nella quale sottolineano la necessità di tutelare e valorizzare il prezioso materiale relativo alla storia dell' allora gloriosa Fiera Campionaria internazionale di Messina. «Nel 1985, grazie alla lungimiranza del compianto dott. Enzo Siracusano, allora commissario straordinario, venne ceduta all' Ente autonomo Fiera di Messina una cospicua mole di prezioso materiale originale sull' istituzione in occasione del 50° anniversario della Fiera moderna, ricordato l' anno precedente con una mostra retrospettiva nel Padiglione 1 dove furono esposti alcuni dei materiali poi ceduti all' Ente. La documentazione raccolta nel corso degli anni da Franz Riccobono e impaginata con un sobrio allestimento da Nino Principato, comprendeva bandi reali e vicereali, giornali, numeri unici, medaglie commemorative, diplomi, locandine, manifesti, foto, cataloghi, insomma una raccolta unica di grande valore storico-documentario relativa alla storia della Fiera di Messina che copriva un lungo arco di tempo che andava dal 1700 fino agli anni '60 del Novecento. Una parte di questo materiale fu pubblicata nel volume di Franz Riccobono "Messina mercantile e le sue Fiere", edito nel 1985. Tutta la documentazione era custodita all' interno della palazzina degli uffici, oggi demolita insieme con l' ex Teatro in Fiera. Certamente - scrivono Riccobono e Principato - l' Autorità di sistema portuale dello Stretto, proprietaria dell' area, ha conservato tutto questo prezioso materiale che documenta la storia della Fiera nata come "Fiera franca del Santo Sepolcro" con privilegio del 2 aprile 1296 del sovrano Federico III d' Aragona, sia stato recuperato e degnamente conservato. Una Fiera, quella di Messina, di grande importanza tanto che un mercante fiorentino, Balduccio Pegolotti, nei primi decenni del XIV secolo scrisse che qui i fiorentini compravano le sete, le lane e le pelli che poi rifinivano in Toscana. Per tornare alla documentazione storica, auspichiamo che, in sinergia con l' assessorato comunale alla Cultura, questo prezioso materiale riguardante la storia di quella che fu la prima e la più antica Fiera della Sicilia, possa essere trasferito all' Archivio storico del Comune in maniera da essere conservato e reso fruibile alla collettività e in tal senso manifestiamo la nostra disponibilità ad ogni forma di collaborazione». La documentazione era custodita nella palazzina del Teatro ora demolita.

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Nessuno ha nostalgia di guerre sulla Falce

Mega: niente polemiche con il Comune ma riteniamo che l' appello sia fuori tempo massimo

Messina

Nessuno ha nostalgia di guerre sulla Falce

Mega: niente polemiche con il Comune ma riteniamo che l'appello sia fuori tempo massimo

LIBERIAMO LA ZONA FALCATA

«Il prezioso materiale della Fiera sia tutelato e valorizzato»

PIÙ CHE UN LIFTING BUONO, AVRESTI BISOGNO DI UN LASER OCCHI.

VISTA

Lucio D' Amico «Nessuna polemica con il Comune di Messina. Dagli incontri che ho avuto con il sindaco De Luca e con l' assessora Musolino, abbiamo sempre convenuto sulla necessità di accelerare il più possibile gli interventi di risanamento e riqualificazione della Zona falcata. Poi, le iniziative in altre sedi fanno il loro corso, noi siamo convinti delle nostre ragioni, la titolarità delle aree ci è stata riconosciuta da un Tribunale». Il presidente dell' Autorità di sistema portuale dello Stretto Mario Paolo Mega non intende, in alcun modo, gettare benzina sul fuoco. La notizia della dichiarazione di volontà, da parte dell' Amministrazione comunale, di revocare il precedente atto di rinuncia dell' Ente autonomo regionale portuale al ricorso in appello (udienza il 19 marzo), potrebbe dar vita ad una serie di conseguenze che rischiano di complicare, se non di paralizzare nuovamente, le procedure di bonifica e, poi, di valorizzazione della Falce. Ma l' Authority osserva la vicenda con «distaccato ottimismo», «perché nessuno vuol fare la guerra a nessuno - sottolinea Mega - e in ogni caso per il nostro Ufficio legislativo e legale, il ricorso del Comune è decisamente fuori tempo massimo. Aspettiamo la sentenza d' appello ma intanto non ci fermiamo, stiamo andando avanti con la gara d' appalto per il piano di caratterizzazioni che ci consente di stabilire quante risorse ci vorranno per bonificare le aree». Rivendicare un ruolo da protagonista nelle scelte attuali e future relative alla Falce è un diritto-dovere del sindaco e della sua Giunta, attenti, però, a non riesumare un cadavere della cui dipartita nessuno sente nostalgia. L' Ente Porto, che avrebbe dovuto realizzare negli anni Cinquanta del Novecento (era preistorica...), il Punto Franco, non lo ha mai fatto - e dal 1953 al 1994 avrebbe potuto farlo perché non esistevano allora le Autorità portuali - e si è trasformato in uno dei quei carrozzoni per cui la Regione siciliana è famosa in tutto il mondo, addirittura fu l' unico Ente in Italia che aveva 20 consiglieri di amministrazione e una sola dipendente. Poi, finalmente, dopo decenni di contenziosi, di decisioni e di ripensamenti, la stessa Regione ha avviato le procedura di scioglimento con la nomina di un commissario liquidatore. Nel frattempo, l' Autorità portuale si è vista riconosciuta la competenza sulle aree dalla decisione del Tribunale di Messina (sentenza 191 del 2013). È nato il Patto per la Falce, con l' impegno da parte dei soggetti (Regione e Comune) di rinunciare a qualunque contenzioso. Quel Patto è scaduto ma ci sarebbero tutte le condizioni per riattualizzarlo, per firmarne uno nuovo, con Comune, Soprintendenza, Autorità di sistema portuale e Università quali quattro piedi di un unico tavolo operativo. L' assessora Musolino ha spiegato che l' attuale Amministrazione non era mai stata informata sul fatto che i soci dell' Ente Porto oggi in liquidazione sono sempre stati tre, cioè il Comune di Messina per il 40%, l' ex Provincia regionale-Città metropolitana per l' altro 40% e la Camera di Commercio per il restante 20%. In realtà, basta leggere lo Statuto pubblicato nel sito dell' Eapm. «Articolo 1) L' Ente autonomo portuale di Messina, istituito per l' amministrazione e la gestione dePunto Franco, ha sede nella stessa città. Art. 2). Per l' espletamento dei compiti istituzionali l' Ente: a) organizza e gestisce il Punto Franco attualmente descritto dalla legge 15 marzo 1951 n. 191; b) provvede alle opere di recinzione del Punto Franco e a mantenere in buono stato la cinta; c) promuove, ove occorra, gli opportuni provvedimenti dalle autorità competenti, al fine di favorire un sempre maggiore sviluppo dei traffici del porto di Messina. Art. 3) Il patrimonio dell' Ente è costituito: a) da un fondo di dotazione di 50 milioni di lire, risultante dalle quote versate una tantum dai seguenti

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

enti: Amministrazione provinciale di Messina, quota di 20 milioni di lire; Comune di Messina, quota di 20 milioni di lire; Camera di commercio, industria e agricoltura di Messina, quota di 10 milioni di lire». Comune, ex Provincia e Camera di Commercio, dunque, versarono nel 1957 quelle quote definite "una tantum". Ora siamo nel 2021. Il Piano regolatore del porto è stato definitivamente sbloccato ed è operativo. E nel Prg portuale c' è scritto: «Le aree della Zona falcata saranno destinate a funzioni principalmente urbane e di rispetto ambientale, archeologico e monumentale, tenendo in debito conto la storia militare e marinaresca del sito. Le aree in evidente stato di degrado, attualmente impegnate da insediamenti incompatibili con le previsioni di Piano, dovranno essere gradualmente liberate e bonificate». È quanto si sta cercando di fare. Ed è evidente che nel momento in cui si sottolinea la rilevanza "urbana" (non più industriale, dopo gli impatti devastanti di decenno di pseudoindustrializzazione, tra ex Degassifica, inceneritore e bunker petroliferi), il Comune entra in gioco e deve svolgere il suo ruolo. Per questo, più che nuove battaglie giudiziarie, ci sarebbe bisogno di un nuovo Patto per la Falce, di cui lo stesso sindaco De Luca potrebbe farsi promotore. E a proposito di contenziosi, si attende finalmente la liberazione dell' area occupata da decenni dai grossi serbatoi che oscurano la vista della Lanterna di San Raineri. Esattamente un anno fa il Cga aveva respinto il ricorso del curatore fallimentare di Eurobunker Srl, dando ragione all' Authority che aveva negato definitivamente la richiesta di concessione e aveva ordinato lo sgombero della zona interessata. «Ora ce la dovranno restituire con il ripristino dello stato dei luoghi», sottolinea Mega. Un altro "ecomostro" che potrebbe essere cancellato nell' immediato futuro.

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

La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Munafò: «L' impianto di Gnl si deve fare»

Siracusa Provincia

Munafò: «L'impianto di Gnl si deve fare»

L'ex segretario della Uil si dice favorevole «Non bisogna parlare di inquinamento solo quando conviene»

Vaccini al personale della Marina

Ispezione in carcere dopo la denuncia del Sappe

Augusta. L' opportunità di realizzare un deposito di gas naturale liquefatto all' interno del porto di Augusta continua a far discutere tra i pro di enti, operatori del settore e sindacati, che lo ritengono occasione necessaria per lo sviluppo e i contro di associazioni ambientaliste, che invece, lo considerano aggravante del rischio che già incombe in un territorio martoriato. «L' impianto Gnl si deve fare» secondo Stefano Munafò, ex segretario generale della Uil, che si schiera dalla parte di coloro i quali ritengono la realizzazione dell' impianto oramai imprescindibile. «Perché in caso contrario quest' area verrebbe tagliata ulteriormente fuori dai traffici di tutto il sud-est. E qualora servisse poi lavorare il gas come gli altri combustibili dove sarebbero dirette le grandi multinazionali?». Si domanda Munafò puntualizzando che è logico farlo come era logico realizzare il rigassificatore. «E' stato un errore bloccare quell' iter. Perché non bisogna parlare di inquinamento solo quando conviene farlo, consapevoli del fatto che l' inquinamento industriale è la causa di tutti i mali. Ma non è così perché quando parliamo di inquinamento, allora, dobbiamo pensare anche che le nostre acque sono inquinate, a causa della assenza di un depuratore il cui iter per la realizzazione non è mai partito». L' Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale ha reso noto che è stato approntato il progetto per la costruzione di un deposito di stoccaggio di Gnl mediante terminal galleggiante di capienza minima pari a 400 m3 e una massima di 1200 m3. Il deposito sarà allocato nei pressi del pontile consortile di Punta Cugno. Ma l' ubicazione del deposito di Gnl, a poca distanza dalle torce sempre accese delle raffinerie ha destato la preoccupazione delle associazioni ambientaliste. Ma il progetto, presentato in Consiglio comunale ha incassato il parere favorevole dell' Amministrazione comunale. «E' un progetto sicuro - sottolinea Munafò - Il piano per la realizzazione del deposito sarà usato per il rifornimento di veicoli industriali come gli autocarri per trasporto merci o autobus dotati di serbatoio criogenico. Il sito di stoccaggio sorgerà a ridosso di una banchina e sentire parlare di inquinamento solo quando fa comodo farlo, anziché sposare altre battaglie per l' ambiente, mi fa riflettere». E ha spesso fatto riflettere, nel recente passato, il capitolo legato alle Zes, per le quali lo stesso Munafò ha sempre ribattuto: «Non tutta la Sicilia può diventare zona economica speciale, perché ci sono della specifiche aree - conclude l' ex segretario generale della Uil - che devono beneficiare di questo riconoscimento come le aree portuali. Ritengo che Augusta, ad esempio, non abbia alcun vincolo in merito e possa tranquillamente diventare Zes, anche per la costante attività delle navi container il cui flusso garantirebbe un lavoro maggiore e dunque rilancerebbe il sito». Agnese Siliato.

Quotidiano di Sicilia

Trapani

Un bando per recuperare il castello della Colombaia

Sopralluogo dell' assessore regionale ai Beni culturali e all' Identità siciliana, Alberto Samonà: "Non più rinviabile una seria riflessione sulla tutela di questo bene che va sottratto a degrado e oblìo"

QdS PROVINCE #RIPARTICOLODS 13

TELE8 Trapani TELE8

Un bando per recuperare il castello della Colombaia

Sopralluogo dell'assessore regionale ai Beni culturali e all'identità siciliana, Alberto Samonà: "Non più rinviabile una seria riflessione sulla tutela di questo bene che va sottratto a degrado e oblìo"

Il bene svolge un ruolo di attrattore turistico-culturale di forte impatto

La Regione siciliana chiede garanzie di recupero e valorizzazione

Progetto "Pedone sicuro"

Agrigento

La lettura come strumento per far crescere la comunità

Amministrazione comunale di Sciacca e aderenti al Patto locale per la lettura si sono confrontati sulle iniziative promosse e da promuovere sul territorio per la valorizzazione della cultura

Un diritto fondamentale per i cittadini di ogni età

TRS

TRAPANI - Sopralluogo dell'assessore dei Beni culturali e dell'Identità siciliana, Alberto Samonà, sull'Isola della Colombaia a Trapani, insieme al Dirigente generale del Dipartimento, Sergio Alessandro, alla Soprintendente per i Beni culturali e ambientali di Trapani, Mimma Fontana, al direttore del Museo Pepoli, Roberto Garufi e al capo di gabinetto, Riccardo Guazzelli. Presente tra gli altri personale della Capitaneria di Porto, della Lega Navale e dell'Autorità del sistema portuale del mare per la Sicilia occidentale. Il sopralluogo ha interessato il Castello della Colombaia e tutti gli altri ambienti e si è reso necessario per una verifica dello stato dei luoghi, propedeutica al bando di gara ad evidenza pubblica che la Regione intende pubblicare per recuperare l'intera struttura e individuare le migliori possibilità di valorizzazione. L'amministrazione regionale, cui il bene appartiene, infatti, ha deciso di avviare una procedura concorsuale di evidenza pubblica per l'individuazione di un operatore economico che offra garanzie di recupero e valorizzazione del bene che assume, per il territorio di Trapani, in relazione anche alla particolare collocazione, un ruolo di attrattore turistico-culturale di forte impatto. Credo sia arrivato il tempo - sottolinea l'Assessore Samonà - di una seria riflessione non più prorogabile che tolga l'Isola della Colombaia dallo stato di oblio e di degrado in cui sta lentamente precipitando. Il bene merita una particolare attenzione che tuteli in primo luogo il castello e che abbia la capacità di valorizzare e riqualificare il sito nell'ottica di un progetto di rilancio dell'area, ha concluso Samonà.

Il Foglio

Focus

Recovery Mit

Giovannini va di fretta: il rebus sugli appalti e l' asse con Brunetta per assunzioni ad hoc

Valerio Valentini

IL FOGLIO

ITALY IS BACK

Recovery Mit

Antidoti contro la lentezza

Roma. Vorrebbe correre, come tutti quelli che entrano in quel ministero. E come tutti i suoi predecessori, però, si ritrova impantanato. Sol oche sta volta, il tempo è una variabile davvero imprescindibile. "Perché il 30 aprile è domani", ripete Enrico Giovannini. E il 30 aprile è il giorno in cui alla Commissione europea bisogna mandare il Pnrr bollinato, così da vedersi assegnare i primi 27 miliardi del Recovery plan. Per questo, sperando in un nuovo decreto sulla semplificazione normativa ma non confidandovi fino in fondo, il ministro dei Trasporti sta battendo peroravi e alternative. Non perché, in effetti, un nuovo provvedimento non sia negli auspici, e nei ragionamenti, dei collaboratori di Mario Draghi. Un po' tutti, a Palazzo Chigi, convengono sulla necessità di andare oltre il decreto Semplificazioni licenziato dal BisConte nel settembre scorso. E se Matteo Salvini ha iniziato a picconare sul Codice degli appalti, è perché sa che quella è la tentazione di tanti. Ma al contempo è anche il tabù da non profanare, perché un' ala di Pd e M5s teme un cedimento di fronte al rischio di infiltrazioni criminali e si erge a difesa dell' Anac. Lo stesso Giovannini, del resto, nel prendere possesso dei dossier lasciatigli in eredità da Paola De Mi che li, ha messo le mani avanti: dicendo insomma che neppure lui è un sostenitore delle normative in deroga, "ma se il primo provvedimento che mi ritrovo a dover maneggiare è quello che introduce dei commissari su 58 opere, vuol dire che un problema esiste davvero". E così, se la Spagna ha deciso, proprio in vista del Recovery, di adottare sic et simpliciter la normativa europea sugli appalti, a Palazzo Chigi, dove sanno bene - perché Paolo Gentiloni non perde occasione per ricordarlo, dal suo osservatorio di Bruxelles - che Roma è seconda solo a Madrid nella triste classifica dei paesi europei meno capaci di spenderei fondi comunitari,pensano a interventi più sartoriali. E, d' intesa col Mit, valutano ad esempio di tornare a figure commissariali con poteri sostitutivi in caso di rallentamenti, o magari - questa è la novità - un provvedimento che introduca semplificazioni mirate per i procedimenti relativi ai settori maggiormente coinvolti nei progetti del Pnrr. E tuttavia, siccome il tempo stringe, Giovan nini s' è attivato per cercare soluzioni più pratiche, che non necessitinodinuo veleggi. E così a Dario Francesch inie Roberto Cingo l ani ha chiesto degli sforzi per sfrondare i bizantinismi connessi con le autorizzazioni delle soprintendenze e le valutazioni di impatto ambientale. Ricevendo dal primo una mezza promessa ("Sono pur sempre il ministro della Cultura"), e dal secondo un più entusiastico "Ci sto già lavorando ". Ma soprattutto, Giovannini ha stretto un' intesa con Renato Brunetta per accelerare le immissioni di nuovo personale nella P a. E il responsabile economico del Cav., che già deve farei conti coi concorsi ordinaribloccati dalle norme an ti Cov id su cui il Cts non è disposto a cedere, ha lasciato intendere che invece si potrà lavorare su degli arruolamenti ad hoc proprio per il Recovery. Per questo i suoi consulenti studiano quello che definiscono un "cambio di paradigma": ovvero assumere a tempo determinato (i fondi del Recovery, essendo una tantum, non consentono grossi margini) un esercito di giovani laureati con alta formazione(statistici, ingegneri civili e gestionali, programmatori informatici) da impiega renelle stazioni appaltanti e nelle strutture tecnichee amministrative nazionali e locali da cui dipenderanno i progetti del Pnrr: sia nella fase di pianificazione, sia in quella di monitoraggio. Si tratterebbedi circa 100 mila persone(male stime sono ancora

cangianti, e Brunetta sarà di certo più dettagliato martedì prossimo durante la sua audizione alle Camere) che, all' esaurimento del piano europeo, potranno essere stabilizzate dagli enti pubblici(magari con una corsia preferenziale nel turnover canonico) oppure, semplicemente, troveranno lavoro altrove, avendo maturato competenze non comunissime.

Il Foglio

Focus

Nel frattempo, però, Giovan nini dovrà convincere la Commissione europea su un paio di questioni. Perché è vero che Bruxelles ha di fatto già validato la parte del Pnrr connessa alle infrastrutture (e la conferma, da parte di Giovannini, di Alberto Stancanelli e Giuseppe Catalano a capo di gabinetto e capo della struttura tecnica di missione sta lì a valorizzare una certa linea di continuità), ma ha anche chiesto dei maggiori chiarimenti sul rischio di possibili infrazioni alle normative sugli aiuti distato, specie negli interventi sulla resilienza dei porti e sul potenziamento delle linee ferroviarie regionali. Il tutto entro il 30 aprile. Che, appunto, è domani.

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

L'Avvisatore Marittimo

Focus

«Vaccini, operatori ancora esclusi»

Lo studio di Confetra e BonelliErede: servono gli specialisti nella distribuzione

L'AVVISATORE MARITTIMO

«Vaccini, operatori ancora esclusi»

Lo studio di Confetra e BonelliErede: servono gli specialisti nella distribuzione

CROCIERE, DAL 1 MAGGIO RIPARTE "MSC SEASIDE"

GRIMALDI GROUP

ALBERTO GHIARA GENOVA. «L'estate scorsa l'Unione europea, in una situazione di emergenza, ha opzionato 2,3 miliardi di dosi di vaccino attraverso contratti preliminari d'acquisto. Finora la logistica non è stata colpita da questa quantità a causa della scarsa quantità del prodotto in circolazione. Ma stimiamo che da qui a giugno verranno distribuite in Europa un miliardo di dosi», afferma Vincenzo Salvatore, leader Focus team healthcare and life sciences dello studio legale BonelliErede, specializzato nel settore trasporti. Salvatore ha partecipato al convegno Covid- 19: le complessità dietro il trasporto del vaccino, organizzato da Confetra assieme allo stesso BonelliErede, che ha fatto il punto sulla situazione in Italia della distribuzione dei vaccini. «I vaccini - ha confermato Valentina Lener, direttrice generale di Assaeroporti - stanno arrivando, ma l'ondata attesa e temuta non è ancora arrivata. I vaccini sono soltanto una minima parte dei farmaci e prodotti sanitari che occupano le stive degli aeromobili». Quando l'ondata arriverà, però, quale situazione troverà? Dal convegno è emerso come il sistema logistico italiano sia attrezzato per affrontare la situazione, essendo al servizio della seconda nazione per produzione di farmaci in Europa, ma non sia ancora stato coinvolto adeguatamente. «Abbiamo fatto un survey - ha detto ancora Lener - sulle disponibilità degli aeroporti. Abbiamo 2 mila metri cubi disponibili per conservare merce a temperature fra i -2 e i -8 gradi centigradi e 900 metri cubi per conservare merce fino a -20 gradi». Il problema è che la catena di distribuzione, per la parte che arriva all'aeroporto di Pratica di Mare è gestita dai produttori esteri, mentre da qui in poi, nel cosiddetto ultimo miglio che in realtà coinvolge tutto il territorio nazionale, è ancora affidato all'esercito, in una logica emergenziale. «Il ruolo degli operatori logistici - ha sottolineato Enrico Vergani, leader Focus team shipping and transport di BonelliErede - è limitato o escluso fin dal principio. Occorre superare questa fase emergenziale e arrivare a una gestione professionale di una delle maggiori operazioni logistiche della storia». Vergani ha detto che con l'approvazione del vaccino di Johnson and Johnson i volumi trasportati sono destinati a aumentare notevolmente e ha ricordato che in futuro ci sarà anche una produzione italiana, per cui non dovrà più essere gestita soltanto l'importazione di vaccino, ma anche l'esportazione. Il convegno ha messo a fuoco anche i problemi giuridici legati alla logistica dei vaccini: dell'indeterminatezza delle responsabilità in una catena che coinvolge diverse modalità di trasporto, in Italia soprattutto aerea e terrestre, ai rischi connessi all'attenzione che sta rivolgendo la criminalità organizzata a questo settore. Andrea La Mattina ha spiegato come il sistema di distribuzione del vaccino è complesso, mentre il traporto multimodale non è ben disciplinato, mentre Francesco Sbisà ha detto che i rischi per gli operatori logistici sono di due tipi: da un lato essere vittime di reati, come a esempio furti; dall'altro essere chiamati a rispondere di concorso in reati come adulterazione per cattiva conservazione, lesioni, truffa.

L'Avvisatore Marittimo

Focus

Trasporti via mare Ecco perché il 2020 ha visto una riscossa

Moltiplicatore mai così alto da 20 anni Ma non per tutti i comparti è stata una festa

L'ANALISI DEL FONDO MONETARIO INTERNAZIONALE

Trasporti via mare Ecco perché il 2020 ha visto una riscossa

Moltiplicatore mai così alto da 20 anni
Ma non per tutti i comparti è stata una festa

Polivettoriale, a Taranto è il momento del project cargo

Frutti di mare, con le microplastiche arrivano anche i batteri

ELISA GOSTI WASHINGTON. Per molti aspetti il settore dei trasporti marittimi è riuscito a sottrarsi al peggio nel 2020: considerando la natura della crisi, le misure di contenimento del contagio e le azioni governative per la ripresa messe a punto in tutto il mondo hanno fatto sì che i volumi globali del commercio non risentissero della pandemia così duramente come è accaduto al prodotto interno lordo o ad altri settori produttivi, ad esempio i servizi. In generale i volumi dei traffici hanno registrato un significativo recupero nel secondo semestre del 2020, rispetto alla caduta determinata dall'emergenza coronavirus, ma non in tutti i settori. La domanda di petroliere, ad esempio, è ancora ferma in considerazione della mancanza di una piena ripresa del mercato. Nonostante lo scorso anno sia stato caratterizzato da un calo importante del Pil e anche da una diminuzione dei volumi dello shipping, occorre sottolineare come il moltiplicatore commercio-Pil (in calo dal 2000 in poi) abbia registrato un balzo in avanti, considerando che altri importanti contributori del Pil hanno affrontato crisi ancora più profonde. In effetti il moltiplicatore ha raggiunto lo 0,8%, mettendo a punto un forte incremento rispetto allo 0,3% del 2019 e alle medie dell'ultimo decennio. Questo parametro costituisce un indicatore che ben rappresenta la salute dello shipping: più alto è il suo valore, migliore è la performance del commercio marittimo. Se poi il valore supera l'1, significa che i volumi movimentati hanno una performance migliore rispetto al resto dell'economia. Secondo le stime del Fondo monetario internazionale, l'economia globale crescerà quest'anno del 5,5%: un segnale positivo, anche in considerazione della caduta del 3,5% registrata nel 2020. Questo dato permetterà al 2021 di chiudersi annotando un miglioramento dell'1,8% rispetto ai livelli del 2019. Sempre secondo l'analisi presentata dal Fmi, solo le economie emergenti avranno la forza e la potenzialità per tornare ai livelli pre-pandemia del 2019: le stime infatti prevedono una crescita del 6,3%, che segue la diminuzione del Pil pari al 2,4% del 2020. Le economie sviluppate invece hanno una previsione di crescita pari al 4,3%, un incremento più basso rispetto al 4,9% registrato lo scorso anno a causa del Covid-19. Non solo: sempre il Fmi stima che nel 2020 le economie avanzate abbiano rappresentato il 59,4% del Pil globale, lasciando alle economie emergenti e in via di sviluppo il restante 40,6%, una percentuale in netta crescita negli ultimi 20 anni, se si considera che nel 2000 rappresentava solamente il 20,9% del Pil globale. L'Asia gioca un ruolo di primo piano in questa sfida. La Cina - l'unica economia avanzata ad aver registrato una crescita (+2,3%) nel 2020 - ha in previsione un'ulteriore spinta in avanti, stimata in un aumento dell'8,1% del 2021. Sempre in base ai dati forniti dal Fmi, Pechino non solo avrebbe pienamente recuperato le perdite subìte nel primo trimestre 2020 a causa della pandemia, ma addirittura sarebbe riuscita a ritornare ai livelli di crescita pre-pandemici e sarebbe proiettata, nell'ultimo trimestre dell'anno corrente a mettere a punto un +12,1% rispetto all'ultimo trimestre del 2019, cioè +1,4% rispetto alle previsioni elaborate per il 2021, prima che l'emergenza sanitaria ed economica si verificasse. Occorre tuttavia analizzare e capire la dinamica della crescita cinese. Prima della pandemia infatti il governo aveva annunciato che avrebbe voluto sostenere la crescita potenziando la domanda interna. Il 2020 invece ha portato l'economia cinese ad agire in modo esattamente contrario rispetto a questa prospettiva, focalizzandosi sull'offerta e sul potenziamento dell'industria senza agire sul comportamento dei consumatori: crescita assolutamente benefica per lo shipping che ne ha tratto solo vantaggi,

riuscendo a riprendersi in modo veloce ed efficace.

La Gazzetta Marittima

Focus

Portuali, 110 euro d'aumento

ROMA Si è concluso la settimana scorsa 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 hanno dato notizia i segretari generali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti Stefano Malorgio, Salvatore Pellecchia e Claudio Tarlazzi, spiegando che: 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 una tantum di vacanza contrattuale pari a 300 euro per il periodo 2019/2020. Malorgio, Pellecchia e Tarlazzi hanno concluso: 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.