ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

venerdì, 16 aprile 2021

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
venerdì, 16 aprile 2021

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

16/04/2021 **Corriere della Sera** 9
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **Il Fatto Quotidiano** 10
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **Il Foglio** 11
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **Il Giornale** 12
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **Il Giorno** 13
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **Il Manifesto** 14
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **Il Mattino** 15
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **Il Messaggero** 16
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **Il Resto del Carlino** 17
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **Il Secolo XIX** 18
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **Il Sole 24 Ore** 19
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **Il Tempo** 20
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **Italia Oggi** 21
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **La Nazione** 22
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **La Repubblica** 23
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **La Stampa** 24
Prima pagina del 16/04/2021

16/04/2021 **MF** 25
Prima pagina del 16/04/2021

Trieste

16/04/2021 **Il Piccolo** Pagina 16 *DIEGO D' AMELIO* 26
Rete ferroviaria in porto Prende il via l' intervento sul nodo di Aquilinia

Venezia

16/04/2021 **Il Fatto Quotidiano** Pagina 10 28
Venezia e Grandi Navi. Il bando "Fuori dalla Laguna" è ingannevole

16/04/2021 **Corriere del Veneto** Pagina 8 *Alberto Zorzi* 29
Marghera, sfida a 4 sul terminal Proteste sulle navi in Marittima

16/04/2021 **Il Gazzettino** Pagina 30 *ELISIO TREVISAN* 30
«Crociere, per ora navighiamo a vista»

16/04/2021 **Il Gazzettino** Pagina 30 32
«I colossi continueranno a passare per San Marco»

16/04/2021 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 18 *ALBERTO VITUCCI* 33
Due grandi navi a San Marco Si torna indietro di nove anni

16/04/2021 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 19 *VERA MANTENGOLI* 35
«Il ritorno di quei giganti uno sfregio alla città e uno schiaffo alla laguna»

16/04/2021 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 19 *A.V.* 36
Il dossier sul progetto Venis cruise inviato ai senatori della commissione

16/04/2021 **La Nuova di Venezia e Mestre** Pagina 25 37
Nuovo tassello verde per la riconversione di Porto Marghera

16/04/2021 **Il Gazzettino** Pagina 35 *ELISIO TREVISAN* 38
Nasce il Polo dell'idrogeno

15/04/2021 **(Sito) Adnkronos** 40
Un hub per l' idrogeno verde a Venezia

15/04/2021 **Affari Italiani** 42
Sapio, con ADSPMAS e Hydrogen Park per l'idrogeno verde a Venezia

15/04/2021 **Ansa** 44
Venezia si candida per il new Bauhaus Ue

15/04/2021 **Ansa** 45
Ambiente: un hub per l' idrogeno verde a Porto Marghera

15/04/2021 **FerPress** 46
A Venezia un hub per l' idrogeno verde: collaborazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Sapio e Hydrogen Park

15/04/2021 **Il Nautilus** *Redazione* 48
Un hub per l' idrogeno verde a Venezia: la collaborazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Sapio e Hydrogen Park

15/04/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 50
Hub per l'idrogeno verde a Venezia

15/04/2021 **Ship Mag** 52
Un hub per l'idrogeno verde a Venezia: accordo tra Authority, Sapio e Hydrogen Park

15/04/2021 **Transportonline** 53
Un hub per l'idrogeno verde a Venezia

16/04/2021 **Il Gazzettino** Pagina 32 *ROBERTA BRUNETTI* 55
Autorità e nomine Lo stallo paralizza la gestione di Mose e salvaguardia

16/04/2021 **Il Gazzettino** Pagina 32 *RAFFAELLA VITTADELLO* 57
Un "semaforo" on line per segnalare l' innalzamento delle barriere mobili

Genova, Voltri

16/04/2021 **Il Secolo XIX** Pagina 17 *SIMONE GALLOTTI* 58
Culmv, il piano del mediatore Vianello: «Sostengo Benvenuti»

16/04/2021 **Il Secolo XIX** Pagina 25 *MARCO FAGANDINI* 59
Braccio di ferro per le banchine I canottieri Elpis a rischio sfratto

15/04/2021 **Ansa** 61
Ship recycling, approvato a Genova il primo piano nazionale

15/04/2021 **BizJournal Liguria** 62
A Genova la prima demolizione di nave in Italia dopo il regolamento Ue del 2013

15/04/2021 **Genova Post** 63
Una ex cementiera sarà smantellata nel porto di Genova, per la prima volta applicato il protocollo Ship Recycling

15/04/2021 **Informare** 64
Approvato a Genova il primo piano a livello nazionale di ship recycling

15/04/2021 **Sea Reporter** 65
Genova, approvato il piano "ship recycling"

15/04/2021 **Ship Mag** 66
Ship recycling, approvato a Genova il primo piano nazionale

15/04/2021 **Shipping Italy** 67
Ship recycling: a Genova approvato dalla Capitaneria il primo piano per demolire la nave Mar Grande

15/04/2021 **BizJournal Liguria** 68
Carige finanzia Circle con mezzo milione per investimenti tecnologici in portualità e logistica

15/04/2021 **Genova24** 69
Digitalizzazione dei porti, da Carige finanziamento a Circle per 500mila euro

15/04/2021 **Genova3000** 70
Spediporto, intervista al direttore Botta sull' evento NextGEneration

15/04/2021 **Ship Mag** 71
Banca Carige finanzia il piano di sviluppo di Circle con 500 mila euro

Ravenna

16/04/2021 **Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)** Pagina 8 72
Appalto revocato per la Berkan B La Procura indaga sul recupero fallito

Marina di Carrara

16/04/2021 **La Nazione (ed. Massa Carrara)** Pagina 41 73
Porto e sviluppo ecosostenibile: un sogno?

16/04/2021 **La Nazione (ed. Massa Carrara)** Pagina 41 74
Lo scalo? Un' occasione per tutto il territorio» La parola al presidente della Provincia Lorenzetti

Livorno

16/04/2021 **Corriere della Sera** Pagina 19 *MARCO GASPERETTI* 75
La 'ndrangheta in affari in Toscana Indagati politici e dirigenti pubblici

16/04/2021 **La Repubblica** Pagina 22 *DI ANDREA BULLERI E LUCA SERRANÒ* 76
Rifiuti tossici in Toscana indagato per corruzione il capo gabinetto di Giani

16/04/2021 **Il Tirreno** Pagina 2 *MATTEO LEONI MATTEO LEONI* 78
Rifiuti, appalti e coca Il business criminale

16/04/2021 **Il Tirreno** Pagina 4 *STEFANO TAGLIONE* 80
Le mani delle cosche sul porto di Livorno

16/04/2021 **Il Tirreno** Pagina 13 *MAURO ZUCCHELLI* 82
Così il porto è diventato il crocevia della cocaina

16/04/2021 **Il Tirreno** Pagina 14 *STEFANO TAGLIONE* 84
È partito tutto da qui

16/04/2021 **La Nazione** Pagina 15 86
La 'ndrangheta voleva prendersi la Toscana «Contava su politici, dirigenti e associazioni»

16/04/2021 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 34 87
«Porto e interporto, logistica perfetta per la droga»

16/04/2021 **La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)** Pagina 35 88
«Appalti e legalità, protocollo al più presto»

15/04/2021 **Ansa** 89
'Ndrangheta: traffico internazionale di droga, 20 arresti

Piombino, Isola d' Elba

15/04/2021 **Shipping Italy** 90
Garrè (SGdP): A Piombino partiamo con la costruzione della barca porta per il maxi-bacino di Marsiglia

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

16/04/2021 **Corriere Adriatico** Pagina 8 91
Il porto ha il nuovo presidente Africano al posto di Giampieri

16/04/2021 **Corriere Adriatico** Pagina 9 93
Msc dice addio ad Ancona lo scalo resta senza crociere Vago: «Lo impone il Covid»

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/04/2021 **La Provincia di Civitavecchia** 94
Si apre un importante spiraglio

16/04/2021 **La Provincia di Civitavecchia** 95
«Un incontro sicuramente positivo»

15/04/2021 **CivOnline** 96
Porto: il M5S incontra il presidente Musolino

15/04/2021 **CivOnline** 97
Piano di risanamento dell' Adsp: il comitato di gestione approva all' unanimità

15/04/2021 **Informazioni Marittime** 98
Porto di Civitavecchia, verso il risanamento di bilancio senza aiuti finanziari

16/04/2021 **Sea Reporter** 99
AdSP, resoconto della seduta del Comitato di Gestione

15/04/2021 **Ship Mag** 101
Civitavecchia, ok al piano di ristrutturazione del debito

Napoli

16/04/2021 **Il Mattino** Pagina 25 102
La Snav: da maggio le corse con le Eolie

15/04/2021 **Gazzetta di Napoli** 103
Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes-Obiettivo 2030, convegno giovedì 22.

Bari

16/04/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno** Pagina 14 104
Arrivano 27 milioni per i porti di Bari e Brindisi

15/04/2021 **Ansa** 105
Porti:in scali pugliesi ok a progetti per 27 milioni di euro

15/04/2021 **Il Nautilus** *Redazione* 106
L' AdSP MAM si aggiudica in via definitiva finanziamenti per quasi 27 milioni di euro, nell' ambito del PAC

15/04/2021 **Informazioni Marittime** 108
Cold ironing e digitalizzazione, 27 milioni per due progetti nei porti dell' Adriatico meridionale

15/04/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 110
27 milioni di euro all'AdSp Mam

15/04/2021 **Puglia Live** 112
Bari- L' AdSP MAM si aggiudica in via definitiva finanziamenti per quasi 27 milioni di euro, nell' ambito del PAC.

15/04/2021 **Ship Mag** 114
I porti pugliesi si aggiudicano finanziamenti per 27 milioni di euro

16/04/2021 **Quotidiano di Bari** Pagina 5 115
Il Faro Napoleonico sarà nella disponibilità dell' Autorità Portuale

15/04/2021 **Ansa** 116
Porti: all' Autorità portuale il Faro napoleonico di Barletta

15/04/2021 **Il Nautilus** *Redazione* 117
Porto di Barletta: è ufficiale, il Faro Napoleonico sarà nella disponibilità dell' AdSPMAM

15/04/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 118
Barletta: Faro napoleonico all'AdSp MAM

Brindisi

16/04/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 40 119
Sdoganamento, siglato in quattro fermati un disciplinare di servizio Dentro i bagagli 73mila euro

15/04/2021 **Informazioni Marittime** 120
Sdoganamento in mare, siglato a Brindisi il disciplinare di servizio

15/04/2021 **Transportonline** 121
Brindisi, sdoganamento in mare, accordo tra Adm e Capitaneria

16/04/2021 **La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)** Pagina 41 122
Green port e logistica progetti per 27 milioni

16/04/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)** Pagina 9 124
Ormeggi elettrificati Primi fondi in arrivo

15/04/2021 **Brindisi Report** 126
Ormeggi elettrificati e impianti fotovoltaici: finanziamenti per il porto di Brindisi

Taranto

16/04/2021 **Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)** Pagina 10 128
Bando per le nuove aree Zes Assegnazione ferma da un anno

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

16/04/2021 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 27 130
La Lega sul gateway «Mancano le risorse» Avis, nuova raccolta di sangue

15/04/2021 **Shipping Italy** 131
Msc e Maersk spostano da Malta a Gioia Tauro la linea container con il Centro-Nord America

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

16/04/2021 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 25 132
Trasporti e turismo, un tavolo tecnico che aiuti a ridisegnare il futuro di Villa

16/04/2021 **Quotidiano di Sicilia** Pagina 12 133
Ex Fiera al centro del dibattito ma ora occorre passare ai fatti

16/04/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 16 135
L' appello: «Rendiamo i porti Covid free»

15/04/2021 **Messina Oggi** *redstage* 136
Covid, la proposta di Uil e Cgil: "Un hub vaccini per i lavoratori portuali"

15/04/2021 **Oggi Milazzo** 137
Cgil e Uil chiedono all'Autorità portuale di trasformare il porto di Milazzo in covid free

15/04/2021 **Stretto Web** 138
Messina, idea porti dello Stretto Covid free: la richiesta dei sindacati

Catania

16/04/2021 **La Sicilia** Pagina 17 139
Polo intermodale tempi rispettati consegna a giugno

Augusta

16/04/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 15 141
Mobilità ed energia, fondi alla Sicilia

Palermo, Termini Imerese

16/04/2021 **Giornale di Sicilia** Pagina 16 142
Porto, salpano... nuove assunzioni In dirittura di arrivo quasi 200 posti

15/04/2021 **Alqamah** 143
Porto di Palermo: 180 assunzioni tra Portitalia e Clp, altre 14 nel biennio

15/04/2021 **Ansa** 145
Lavoro: 180 assunzioni tra Portitalia e Clp a Palermo

15/04/2021 **Economia Sicilia** 146
Porto di Palermo: 180 assunzioni tra Portitalia e Clp, altre 14 nel biennio

15/04/2021 **Il Nautilus** *Redazione* 148
Porto di Palermo: 180 assunzioni tra Portitalia e Clp, altre 14 nel biennio

15/04/2021 **IL Sicilia** *Manlio Melluso* 150
Porti: a Palermo scattano 180 assunzioni e altre 14 nel biennio

15/04/2021 **Informare** 152
Porto di Palermo, 180 assunzioni tra PortItalia e CLP

15/04/2021 **Informazioni Marittime** 153
Palermo, 180 assunzioni tra Portitalia e Compagnia Lavoratori portuali

15/04/2021 **Italpress** 154
Porto di Palermo, 180 assunzioni tra Portitalia e Clp

15/04/2021 **LiveSicilia** *Redazione* 156
Lavoro: 180 assunzioni tra Portitalia e Clp a Palermo

15/04/2021 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 157
Ottime notizie da Palermo sul fronte occupazionale

15/04/2021 **Prima Tv** 158
Porto di Palermo, 180 assunzioni tra Portitalia e Clp

15/04/2021 **Ship Mag** 160
Porto di Palermo: 180 assunzioni subito, altre 14 nel prossimo biennio

15/04/2021 **Shipping Italy** 161
Portitalia e Clp stabilizzano 180 lavoratori del porto di Palermo in un'operazione congiunta

15/04/2021 **Tiscali** 162
Porto di Palermo, 180 assunzioni tra Portitalia e Clp

Focus

15/04/2021 **Port News** *di Marco Casale* 164
Grandi navi, grandi problemi

15/04/2021 **Ship Mag** 166
Giovannini: I pilastri della sostenibilità in Italia saranno ferrovie, mobilità green e porti digitali

15/04/2021 **Shipping Italy** 167
Nel 2020 i porti italiani hanno perso 5,9 milioni di tonnellate di carbone: la foto di Assocarboni

VENERDÌ 16 APRILE 2021 www.corriere.it In Italia (con "Sette") EURO 2,00 | ANNO 146 - N. 90

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: serviziolettori@corriere.it

SCARPA SHOP ONLINE
MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.

Lo scrittore turco
La liberazione di Altan e la forza della protesta
di **Roberto Saviano**
a pagina 14

Europa League
La Roma passa ora il Manchester
di **Luca Valdiserri**
a pagina 42

SCARPA SCARPA.NET
MOJITO BIO SUSTAINABLE PATH.

Il ritiro americano e Nato
VENTI ANNI (PERSI) IN AFGHANISTAN
di **Massimo Gaggi**

Ritirando le truppe americane dall'Afghanistan Joe Biden archivia l'illusione — coltivata vent'anni fa dai neoconservatori repubblicani, ma poi diffusa anche tra i democratici — di poter esportare la democrazia arginando con la presenza militare feroci dittature che non rispettano i diritti civili. Buone intenzioni che nel primo scorcio di questo secolo si sono infrante contro realtà storiche difficili da modificare o hanno addirittura fatto saltare precari equilibri, dall'Egitto alla Libia, dallo Yemen alla Siria. La decisione, coraggiosa e controversa, del presidente democratico va vista a due livelli: quello dei rapporti internazionali coi rischi di un Afghanistan di nuovo radicalizzato che può tornare base di gruppi terroristici mentre Washington pensa di sorvegliare e, se necessario, intervenire da lontano usando la tecnologia dell'intelligence digitale e dei droni. Ma è importante anche l'aspetto dei riflessi interni negli Stati Uniti, stremati dall'impegno bellico più lungo della loro storia (il Vietnam, l'altro conflitto «senza fine» durò otto anni). Qui Biden, lontano anni luce da Donald Trump per mille aspetti, assume una posizione simile alla sua: la guerra in Asia Centrale liquidata come *total waste*, una colossale distruzione di risorse, non solo economiche. C'è di più: Biden si appropria di tre caposaldi di Trump — la fine della guerra, ma anche l'aiuto ai *forgotten men*, l'America impoverita, e il piano per le infrastrutture — cercando di trasformare in fatti quello che il suo predecessore ha annunciato per anni ma non ha mai realizzato.

continua a pagina 28

GIANNELLI

Ristoranti e spostamenti anche in base ai vaccini. Le Regioni: allentare le misure. Meloni: sfiducia a Speranza

Maggio, tornano le zone gialle

Draghi alla Lega: no ai dispetti. L'ad di Pfizer: a settembre faremo la vita di prima

di **Federico Fubini, Monica Guerzoni** e **Fiorenza Sarzanini**

Il prossimo mese l'Italia potrebbe colorarsi di giallo. Draghi vuole che le riaperture siano graduali, ma le Regioni spingono per allentare le misure. Ciò potrebbe avvenire anche sulla base delle vaccinazioni. L'ad di Pfizer sostiene che entro l'autunno ci sarà il ritorno alla normalità. Non si allenta la tensione politica. Il premier alla Lega: no ai dispetti. E Meloni vuole sfiduciare il ministro Speranza.

da pagina 2 a pagina 11

San Paolo Lo scatto che ha vinto il World Press Photo 2021

La migliore foto dell'anno nel concorso World Press Photo 2021 è del danese Mads Nissen, con uno scatto realizzato a San Paolo, che mostra una paziente malata di Covid ricevere un abbraccio «protetto». a pagina 15 **Coppola**

IL GOVERNO VARA IL DEF
Dal decreto Sostegni aiuti per 40 miliardi
di **Enrico Marro**

Il governo ha approvato il Def che prevede una crescita del Pil per quest'anno del 4,5. Il debito pubblico salirà fino a sfiorare il 160% del Pil, mai così alto negli ultimi 100 anni.

a pagina 8

A DUE MESI DALL'INSEDIAMENTO
La sfida del premier per cambiare passo
di **Francesco Verderami**

Tutto in due settimane. Sul fronte della pandemia e su quello dell'economia, la sfida di Draghi di qui a fine mese sarà rendere visibile una netta discontinuità rispetto al governo precedente.

continua a pagina 5

REMUZZI, DIRETTORE DEL MARIO NEGRI
«Bisogna indagare sui casi di trombosi»
di **Marco Imarisio**

I casi di trombosi dopo i vaccini «vanno indagati, non possono essere coincidenze». Per Giuseppe Remuzzi, direttore dell'Istituto Mario Negri, lo studio sulle cause «potrà portare fiducia nella gente». Sono poche le morti «ma non devono ripetersi più».

a pagina 9

INTERVISTA CON DI MAIO
«Il ritiro da Herat inizia tra 15 giorni»
di **Lorenzo Cremonesi**

Dall'Afghanistan le truppe italiane andranno via tra due settimane. «Ma il nostro aiuto continuerà» dice al *Corriere* il ministro Di Maio.

a pagina 13

Nikon School
MASTER DI FOTOGRAFIA
Tecniche e generi fotografici

"TECNICHE E GENERI FOTOGRAFICI" È IN EDICOLA
CORRIERE DELLA SERA
La Gazzetta dello Sport

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Siete Gassmann o Ruggeri?

Che fare quando il vicino di pianerottolo organizza un assembramento festaiolo, premessa di un potenziale focolaio? Se lo è chiesto con l'abituale mitezza Alessandro Gassmann, limitandosi a esporre le possibili alternative: fare finta di niente, condurre una trattativa diplomatica con il vicino, denunciare gli aventi party alle autorità. I beceri in servizio permanente effettivo lo hanno coperto di insulti, attribuendogli la terza scelta per il solo fatto di averla evocata. Una minoranza di ironici, l'unica che qui ci interessa, ha parlato con la voce di Enrico Ruggeri, equiparando la delazione condominiale ai metodi della Germania comunista. Però quella era una dittatura occhiuta e orecchiuta. Mentre il contagio è quanto di più democratico si possa immaginare: passa di fiato in fiato senza distinzioni ideologiche, e chi lo incentiva non sta esercitando la sua libertà, ma minacciando quella altrui.

Messo alle strette, credo che mi comporterei come suppongo abbia fatto Gassmann. Prima sopporterei rodendomi il fegato. Poi andrei a parlamentare con i reprobi cercando di non lasciarmi corrompere da una tartina. E infine NON denuncerei nessuno (per farlo bisogna averci il fisico), limitandomi a scrivere la storia sui social senza fare i nomi, che se non uno sputtanamento è almeno un avvertimento. Nella speranza che il senso del ridicolo riesca sempre a proteggermi dal virus dell'ego, che ci fa parlare come Gassmann quando la festa è degli altri e come Ruggeri quando è la nostra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FABRIZIO GATTI
L'INFINITO ERRORE
LA STORIA SEGRETA DI UNA PANDEMIA CHE SI DOVEVA EVITARE
La nave di Teseo

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

Intercettazioni sul crollo del Morandi: si scopre che il controllore di Autostrade non aveva mai visto il Ponte. Anzi, non era mai stato a Genova. Grazie, Benetton

10416

MD

il Fatto Quotidiano

NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

MD

Venerdì 16 aprile 2021 – Anno 13 – n° 104
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 – 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 – fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12 con il libro "Demolition Man"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv.in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

LA "DRAGHINOMICS"

Più debiti nel Def Recovery: pochi dettagli, solo slide

DI FOGGIA, MARRA, ZANCA A PAG. 6 - 7

DIVIETO DI "PERMESSI"

Ergastolo rinviato al Parlamento: 1 anno dalla Corte

MASCALI A PAG. 13

L'ALLARME SINDACALE

Stellantis, la sfida dell'auto elettrica Ma Fca è già fuori

A PAG. 9

PARLA GINO STRADA

"A Kabul finisce una guerra folle basata sul falso"

ZUNINI A PAG. 15

» DIVIETO DI RISATE

Cosce, finocchi e negri: il cinema scorretto e felice

» Federico Pontiggia

Non dove, non come, che è ormai assodato, ma quando andremo a finire: molto presto, prima di quanto si possa pensare. Le polemiche e quindi le scuse obbligate – o obbligatorie? – di Michelle Hunziker e Gerry Scotti per la puerile e innocua scenetta sui cinesi a *Striscia la notizia* preludono a vittime eccellenti, e individuano lo stesso carnefice: il politicamente corretto.

A PAG. 17

Mannelli

CASTA CONTINUA Palazzo Madama fa il regalino anche a lui

Ridato il vitalizio a Del Turco M5S: "Ora il Senato ricorra"

■ Grazie al forzista Caliendo e ai leghisti Pillon e Ricciardi, pensione di Stato anche all'ex presidente abruzzese condannato per tangenti. Il 5S Di Nicola: "Vogliono riprendersi tutto"

PROIETTI A PAG. 8

LEGA&REGIONI LE VITTIME NON CALANO E I CONTAGI RISALGONO

400 morti al giorno e vogliono riaprire

"ANCHE IN ZONA ROSSA". SPERANZA SOTTO ASSEDIO

SALVINI, MACKINSON E SPARACIARI A PAG. 2 - 3

COME NASCE IL COMMISSARIO

Vita, guerre e contraddetti del generalissimo Figliuolo

GIARELLI A PAG. 4 - 5

La cattiveria

Ema e Aifa: c'è il 100% di correlazione tra ricoveri di B. e udienze dei processi

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Dopo Erdogan, c'è al Sisi *a pag. 7*
- **Montanari** Bianchi, scuola da ricchi *a pag. 11*
- **Caselli** Nuovo assalto politico ai pm *a pag. 11*
- **Gomez** I vitalizi e la legge del cane *a pag. 11*
- **Boffano** Senzani, brigatista-dantista *a pag. 16*
- **Fornario** Vaccini, liberiamo i brevetti *a pag. 4*

Internazionale storia

Avanti popolo!

La storia del partito comunista italiano nella stampa di tutto il mondo dal 1921 al 1991

In edicola e in libreria

Le Grandi Manovre

» Marco Travaglio

Dopo averlo un po' bistrattato, diamo la parola al generalissimo Figliuolo, non prima di aver celebrato il suo ultimo trionfo sul campo: ha cinto d'assedio ed espugnato la redazione de *La Stampa*, che peraltro non ha opposto resistenza. Però, nella visita guidata dal direttore Giannini (in borghese), gli ha dedicato un ritratto-colloquio di rara ferocia. "L'uomo che gira l'Italia in divisa ha un pensiero fisso: 'Dobbiamo uscire da questa situazione'". Giusto, sante parole, bene-bravo-bis. "Un'altra giornata vissuta di corsa", incalzano i due intervistatori de *La Stampa* occupata, col fiatone: "batte l'Italia senza sosta", "è operativo, sta sul campo", associa "la fermezza del militare, lo schematismo dell'ingegnere e la sensibilità dello psicologo" (perbacco). E Lui, scattante: "Sempre zaino in spalla, freno a mano tirato (il che spiega molte cose, *nda*) e strada in salita". Qualunque cosa voglia dire. I due segugi ripartono all'attacco: "Incontri in rapida sequenza, operativi, coinvolgere, viaggiare, osservare, ascoltare, individuare". E "pochi annunci", anzi nessuno, anzi uno: "17 milioni di dosi a maggio, una potenza di fuoco superiore alle 500 mila al giorno". E qui vien da grattarsi, visto che in uno dei proverbiali non-annunci ce le aveva promesse già un mese fa per metà aprile, cioè per oggi.

Ma lui è già oltre e non-annuncia il nuovo piano: "Dal 10-15 maggio vaccinazioni in azienda. Si andrà in parallelo multiplo". Non singolo: multiplo: e lì, attenzione, "possiamo anche decidere di vaccinare in contemporanea la fascia 30-59 anni" cioè "farli tutti insieme, ovviamente dando priorità a chi è più anziano". I concetti di "tutti insieme" e "priorità agli anziani" parrebbero in contraddizione, ma non per chi viaggia "in parallelo multiplo". Che poi vuol dire *'ndo cojo cojo*. Tipo "vaccinare chi passa", ma guai se qualcuno passa, saltafila senza coscienza che non è altro. Lui peraltro s'è già portato avanti: a soli 59 anni, "ho fatto Astrazeneca e sono stato benissimo". Beato lui. "La seconda immagine – lo frustano i due *watchdog*, sempre a passo di carica – è anglosassone: *Keep it simple*, falla semplice". Falla non nel senso di buco, ma di verbo. Obiettivo: "Consegnare al presidente del Consiglio la valigetta dei bottoni". Prego? "Non per far partire un razzo, ma tutti i vaccini possibili". Ah, meno male, chissà che credevamo. Sul finale chiarisce anche perché l'hanno scelto: "Sono dotato di pensiero parallelo" (non dice se multiplo o singolo) e "faccio cose normali: litigo anche con mia moglie" (dotata di pensiero meridiano). Ma soprattutto – chiosano i due segugi trafelati – "nel 1985, con il grado di tenente, ha preso servizio nella caserma Musso di Saluzzo". E tanto ci voleva! Ha fatto tre anni di militare a Cuneo. Come Totò.

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 89 DIRETTORE CLAUDIO CERASA VENERDÌ 16 APRILE 2021 - € 1,80

Meglio un erede che dà un taglio al passato o uno che rischia di stramazzare sotto un lascito troppo pesante? Riflessioni sul post Merkel

Chissà che cosa è meglio, per il futuro della Germania e per l'epoca post Merkel che si sta aprendo in tutta l'Europa, se un suo pallido erede che sotto quel carico di eredità rischia di stramazzare e rovinare tutto o se un

DI PAOLA PEDUZZI

conservatore di altro stampo, geografia, visione, che almeno segnerebbe un confine netto e riconoscibile tra un prima e un dopo. Armin Laschet o Markus Söder, insomma, i due contendenti che in queste ore dovrebbero essere selezionati in quelle stanze della politica dove si consumano i riti più brutali della formazione di un nuovo capo. Noi guardiamo sospesi e sorpresi il "Patt", lo stallo inatteso, perché la transizione tedesca condiziona la politica di tutta l'Europa – condiziona è un eufemismo: la congela – e perché l'alternanza è l'essenza delle nostre democrazie ma al tempo stesso una domanda aperta sulle leadership e sulla loro proiezione nel futuro. Meglio Laschet che rappresenta la continuità ma rischia di essere troppo debole e poco amato, o meglio Söder, l'outsider bavarese che gioca oggi a essere un fedele merkeliano ma viene da una storia tutta diversa, tutta sua? Nel 1979, in vista delle elezioni dell'anno successivo, l'Unione (l'alleanza elettorale tra Cdu e Csu) si trovò di fronte allo stesso dilemma. Il cancelliere era il socialdemocratico Helmut Schmidt che nel 1976 aveva sconfitto l'allora candidato della Cdu, Helmut Kohl. L'Unione non volle riaffidarsi al perdente, che come sappiamo noi oggi poi si sarebbe ripreso il partito e la Germania con una forza dirompente, e si divise proprio come sta facendo oggi tra la sua anima cristianodemocratica e quella cristianosociale della Baviera. Il candidato della Cdu era Ernst Albrecht, cioè il padre di Ursula von der Leyen, l'attuale presidente della Commissione europea e qualche vita fa aspirante non ricambiata delfino della Merkel. Il candidato della Csu era Franz Josef Strauss, che aveva un rapporto tremendo con Kohl e che durante quel conflitto arrivò addirittura ad annullare l'accordo elettorale su cui si fondava l'Unione, salvo pentirsi in breve tempo quando la Cdu minacciò di presentarsi alle elezioni in Baviera. Figlio di un macellaio, Strauss aveva combattuto nella Wehrmacht durante la Seconda guerra mondiale, aveva fatto il traduttore per l'esercito americano, era stato coinvolto nello scandalo Lockheed, e dal 1961 fino al 1988, l'anno della sua morte (collassò durante una battuta di caccia), era stato il leader indiscusso della Csu. Cattolico, vedovo giovanissimo (sua moglie morì in un incidente d'auto), Strauss e la sua retorica incendiaria rappresentavano un conservatorismo diverso e per certi tratti inconciliabile con quello della Cdu. La sua nomina come candidato cancelliere fu un colpo durissimo per Kohl, il simbolo di un rifiuto che pareva irreparabile, ma che fu emendato quando Schmidt schiacciò Strauss alle elezioni.

Oggi che l'Unione è di nuovo attratta, pur per ragioni diverse, dalla sua anima bavarese, molti si chiedono se non sia un azzardo insostenibile, una martellata su un processo di transizione tanto delicato. Altri dicono che Laschet ricorda quel che fu John Major per Margaret Thatcher – brutte notizie, in ogni caso.

C'è ancora Speranza?

Draghi vuole una fase nuova anche al ministero della Salute

Intorno al ministro della Sanità tira un'aria strana. Il premier ora chiede di essere aiutato a riaprire il paese

E lui si sfoga: sono assediato

Roma. E' palpabile. C'è un clima strano intorno a Roberto Speranza. E non solo perché Giorgia Meloni lo ritiene "inadeguato e incompetente" e Matteo Salvini lo attacca e lo sfotte per il libro ritirato. C'è di più. Anche oltre le inchieste su Domenico Arcuri e sul piano pandemico fermo al 2006. Aria pesante. Bisogna andare alla Camera, allora. Dove il ministro della Salute è atteso per un'informativa sui vaccini. Eccolo, sta parlando: faccia da bambino, 42 anni, scodella numeri. E' teso. Poco prima in un corridoio ha confessato ai deputati del Pd (ex compagni che gli vogliono bene): "Sono assediato". E se n'è andato. Chissà se gli hanno riferito cosa pensa sul serio Draghi. (Canettieri segue nell'inserto IV)

Draghi di crescita

Il Pnrr, il Def, lo scostamento e l'altro successo: "Abbiamo moderato Salvini". I passaggi

Roma. Uno scostamento da 40 miliardi approvato in un Consiglio dei ministri durato un'ora. Una "maratona d'ascolto" con i leader di partito che è iniziata e continuerà. E poi il Def. Mario Draghi la chiama la fase "dell'accelerazione e della condivisione. E' la fase della crescita". Ha un'idea precisa: vuole valorizzare il Pnrr che presenterà a fine mese all'Europa. Vuole che si dica che "l'Italia è solida, unita e affidabile". (Caruso segue nell'inserto IV)

Alitalia rompe la Lega

La faida tra Giorgetti e Durigon, tra Draghi e l'Ugl. I dubbi su Roma. Salvini tace. Meloni ride

Roma. Il problema sta, certo, nel fatto che la guardano entrambi da posti di governo, la faccenda. L'uno da Via Veneto, dove guida il Mise. L'altro da Via XX Settembre, come sottosegretario al Mef. Due dentro ad un fuoco: quello di Alitalia, o meglio quello della Lega intorno alla compagnia di bandiera e quei suoi troppi dipendenti. Ma se il trapasso verso Ita, con gli esuberi che ne conseguono, sta travagliando così tanto il Carroccio, il motivo è anche un altro. (Valentini segue nell'inserto IV)

La Grecia ha un piano

Il Recovery del premier Mitsotakis è ambizioso, ma se vince la sfida sarà una rivoluzione

Roma. Il premier greco, Kyriakos Mitsotakis, ha vinto le elezioni nel 2019 con la promessa di rilanciare la Grecia attraverso un programma di riforme liberali. Che si sentisse a suo agio nei consessi europei più del suo predecessore Tsipras è stato chiaro da subito, ma la verve europeista del premier sta diventando sempre più forte negli ultimi mesi, perché tra i capi di stato e di governo dell'Ue, Mitsotakis è quello che sta affrontando con più determinazione i piani di ripartenza dell'Unione. (Flammini segue nell'inserto IV)

La famosa trombosi

Uno studio dice che il Covid provoca la Cvt in misura molto maggiore di qualunque vaccino

In questi giorni, sto spesso ricevendo obiezioni circa il fatto che i vaccini basati su adenovirus – AstraZeneca in particolare – comporte-

CATTIVI SCIENZIATI

rebbero un rischio molto basso di effetti rari, e specificamente di trombosi venosa cerebrale (Cvt) sulla popolazione generale, ma questo rischio sarebbe in realtà paragonabile al rischio clinico posto dal Covid-19 per la fascia dei più giovani (per esempio, per i minori di 40 anni). Per questo, sono importanti i dati giunti ieri dall'Università di Oxford, che sembrano dimostrare che così non è. In particolare, gli autori di un preprint proveniente da quella università hanno contato il numero di casi di Cvt diagnosticati nelle due settimane successive alla diagnosi di Covid-19, o dopo la prima dose di un vaccino. Poi li hanno confrontati con le incidenze calcolate di Cvt a seguito dell'influenza e con il livello basale nella popolazione generale. Rispetto a qualunque gruppo fra quelli considerati, la Cvt è risultata di gran lunga più frequente dopo Covid-19, e il 30 per cento dei casi registrati a seguito dell'infezione si è manifestata in soggetti con meno di 30 anni. Questa incidenza è risultata molto superiore, per qualunque fascia di età, rispetto a quella verificatasi a seguito del vaccino, e di oltre 100 volte superiore al livello di base nella popolazione.

Molto interessante è il dettaglio di questa analisi, che pone a confronto i vaccini a Rna con quello di AstraZeneca. In oltre 480.000 persone che hanno ricevuto un vaccino mRna Covid-19 (Pfizer o Moderna), la Cvt si è verificata in 4 persone su un milione, contro 5 persone su un milione dopo la prima dose del vaccino di AstraZeneca.

Come dichiarato dagli autori dello studio, dai risultati ottenuti segue che innanzitutto è lo stesso Covid-19 a provocare, in misura molto maggiore di qualunque vaccino testato, la Cvt, che quindi è un ennesimo problema di coagulazione che Sars-CoV-2 può causare. Inoltre, anche per i minori di 30 anni il rischio di Cvt a seguito di infezione è di gran lunga maggiore di quello causato da qualunque vaccino.

Oltre alla trombosi venosa cerebrale, gli autori hanno monitorato nelle stesse popolazioni un altro evento trombotico raro, e precisamente la trombosi della vena porta del fegato. I risultati sono stati gli stessi, con in aggiunta un fatto nuovo: l'influenza causa un numero di eventi non indifferente, maggiore di quelli osservati con qualunque vaccino contro Sars-CoV-2. (Bucci segue a pagina quattro)

Andrea's Version

Tre trombosi ogni quattro milioni di vaccinati con Johnson & Johnson, quattordici trombosi ogni miliardo e mezzo con AstraZeneca, mezza dozzina per un paio di miliardi di Pfizer, uno o due con Moderna e via così. Dati che umanamente mai, ma statisticamente trascurabili per i meno isterici. Enorme comunque il casino. E giusto. E del tutto comprensibile, almeno fino al Gad che difende Giorgianni (a proposito, quel cretino ancora giudica?), lo smarrimento. Pazienza. E' la scienza offerta in pasto all'opinione. Eppure dispiace che Calenda continui a non distinguere tra i trombosati, pochi che siano, e se stesso: trombabilissimo.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

I POTERI NELL'ERA DRAGHI

Come sta cambiando l'élite nella nuova stagione? Come ha fatto la borghesia a depoliticizzarsi? Che criterio seguirà il premier nelle nomine? Indagine (con nomi) sulle due sfide della classe dirigente

Chi comanda in Italia? L'arrivo di Mario Draghi alla guida del governo ha costretto la politica a entrare in una nuova stagione caratterizzata da un numero indefinito di stress test quotidiani, molti dei quali hanno avuto un effetto dirompente sulla vita dei partiti. Nessuno dei partiti che appoggiano il governo Draghi ha caratteristiche simili a quelle che aveva durante la stagione precedente (il Pd ha cambiato segretario, il M5s sta cambiando leader, la Lega ha cambiato linea) ed è possibile che il rimescolamento degli equilibri possa generare sulla politica effetti a medio termine destinati a portare benefici al paese (per un paese come l'Italia che tre anni fa ha premiato in Parlamento partiti antieuropeisti non è male – in prospettiva futura – aver cancellato una buona dose di antieuropeismo dai partiti antieuropeisti).

Negli ultimi tempi, gli osservatori hanno dedicato molta attenzione allo stress test che Draghi ha imposto alla politica ma ne hanno dedicato meno a un altro stress test parallelo, altrettanto importante, che ha involontariamente avviato l'ex governatore della Bce. E quello stress test corrisponde a una domanda: Draghi a parte, chi comanda in Italia? Per provare a rispondere a questo quesito occorre concentrarsi su due fronti principali. Il primo ha a che fare con la nuova geografia di quello che un tempo avremmo chiamato l'establishment del nostro paese. Il secondo fronte ha a che fare con il futuro delle società partecipate dallo stato destinato a essere pesantemente ridisegnato da Draghi entro l'estate. La prima impressione che si ricava osservando da vicino i ruoli che contano all'interno del panorama della borghesia italiana è che le élite del paese sono arrivate all'appuntamento del nuovo governo divise in due fronti. Da un parte vi è un'élite poco globalizzata che tenta ancora di esercitare un'influenza sul mondo della politica, dall'altra vi è un'élite internazionalizzata che nel corso del tempo ha portato avanti in modo più o meno volontario un processo progressivo di depoliticizzazione. La stagione dei manager ibridi cresciuti a cavallo tra politica e borghesia – una stagione di cui ha fatto parte Giovanni Bazoli, che Beniamo Andreatta avrebbe voluto candidare premier al posto di Romano Prodi; di cui ha fatto parte Giuseppe Guzzetti, che ha guidato la regione Lombardia prima di arrivare alla guida delle fondazioni italiane; di cui ha fatto parte anche Fabrizio Palenzona, che prima di arrivare ai vertici di Unicredit è stato a lungo un esponente della Democrazia cristiana – ha ceduto il passo a una generazione diversa dominata da manager che tranne rare eccezioni con la politica vogliono avere poco a che fare. E' così, per esempio, per la famiglia Elkann, proprietaria del gruppo Gedi, per la quale i giornali sono più uno strumento per provare a fare business che per provare a fare politica (Rep. è passata dall'essere il giornale con in tasca la tessera numero uno del Pd all'essere il giornale con in tasca la tessera numero uno degli interessi della famiglia Agnelli). (segue a pagina quattro)

MATTARELLA: E' TUTTO LUNARE

Cosa dice il capo dello stato sul "complotto per far cadere Conte"

Roma. Conte cadde per una convergenza di interessi nazionali e internazionali? "E' un dibattito lunare". Sergio Mattarella si ferma qui. E non in-

DI SIMONE CANETTIERI

tende commentare oltre la ridda di dichiarazioni e ricostruzioni scaturita dalla notizia scovata dal Foglio tre giorni fa.

Per Goffredo Bettini, ideologo del Pd ai tempi dell'esecutivo rossogiallo, l'ex premier sarebbe saltato perché ritenuto "inaffidabile nell'assecondare" questo grumo di interessi nostrani ed esteri. E dunque ecco l'ombra della macchinazione e del complotto farsi largo. Chi ha parlato con il capo dello stato, alla luce del dibattito che si è innescato, ci riporta invece questo aggettivo: "Lunare". E' una discussione che non sta né in cielo né in terra.

Il Colle, com'è ovvio, non è intenzionato a replicare a chi ha scritto nero su bianco nel manifesto della sua corrente questa teoria. Ma allo stesso tempo, nei corridoi del Quirinale c'è chi non può fare a meno di ricordare a se stesso come andò la vicenda. E quindi come si arrivò, il 2 febbraio, all'incarico conferito dal capo dello stato a Mario Draghi. "Fu una decisione scaturita solo quando Roberto Fico salì al Colle per annunciare che il suo tentativo esplorativo di arrivare a un Conte II bis o un Conte ter non era andato a buon fine", dice chi frequenta le stanze della presidenza della Repubblica. E i famigerati interessi nazionali e internazionali che avrebbero disarcionato l'Avvocato del popolo in quanto considerato di pasta dura? "Non ne abbiamo mai avuto contezza", taglia corto chi parla con Mattarella.

Se non fosse una cosa seria – perché il teorema è convinzione di una parte del Pd che ora appoggia il governo Draghi – la vicenda strapperebbe un sorriso dalle parti del Quirinale. Dove in molti hanno ancora in mente le critiche di una parte dell'opinione pubblica per l'eccessiva costanza con cui Mattarella provò a tenere in vita l'esecutivo Conte. Anzi, proprio ieri dal Colle c'è chi ricordava "la sorpresa" di Draghi quando il capo dello stato lo chiamò. Appena Fico gettò la spugna.

La pace, le cannoniere e i confetti

Kabul o la Siria? L'occidente i danni li commette quando rinuncia a esportare la libertà

I sapientoni della Realpolitik debole e introversa insistono: tenersi lontano dall'Afghanistan, dall'Iraq, dalla Siria, dall'Iran. Che errori le

DI GIULIANO FERRARA

guerre di Bush Jr., aggiungono, sono costate vite e denari e hanno portato nient'altro che sconfitte. Accendi la radio, apri un giornale, e senti continuamente la solfa, e la ascolti attonito qui in Europa dove la vittoria alleata ha ripristinato democrazia e pace contro i totalitarismi per quasi un secolo, secondo cui la libertà non si esporta con le cannoniere. Che scemenza.

In Afghanistan, retrovia e infrastruttura del terrorismo internazionale che ebbe il suo culmine l'11 settembre con il bombardamento di New York e Washington, americani e alleati occidentali della Nato sono stati per vent'anni, che ora cerchino una via d'uscita, e qui non c'è praticamente differenza fra un Trump e un Biden, è comprensibile ma non giustificabile. L'opinione diffusa pensa che la libertà si difende con i confetti e che la politica del piede di casa è sempre la soluzione preferibile. I costi politici e etici dell'inazione non sono un suo problema. Si sa che l'impasto di guerra teologica e tribale fra quelle montagne è esplosivo, che una vittoria in senso classico è da sempre impossibile come dimostrano le avventure coloniali degli inglesi, quelle imperialistiche dei russi sovietici, quelle delle democrazie d'occidente. Però i terroristi islamisti delle Twin Towers e il loro capo ebbero il colpo che si meritavano. I talebani finirono per così dire all'opposizione e controllano la metà del paese dalle caverne e dai passi in cui si sono rintanati a combattere una infinita guerra di resistenza nutrita di sogni dogmi e incubi; con la guerra americana e alleata hanno resistito, mentre il paese lunare votava e cercava disperatamente una strada sensata, terrestre, non di teologia sunnita armata, con il ritiro minacciano il ritorno al potere. Centomila morti, si dice.

In Siria sono cinque volte tanti in soli cinque anni, per non parlare dei profughi e della distruzione di una civiltà antica e possente. Lì l'occidente ha rinunciato a esportare la libertà con le cannoniere, malgrado l'uso sterminatore delle armi chimiche, si sono dunque rafforzati i russi, gli alauiti, i turchi di Erdogan a caccia di curdi, gli iraniani pasdaran, e ne hanno fatto le spese umanità e stabilità pacifica della regione. Non fosse stato per la guerra mirata e cibernetica di Israele, gli ayatollah avrebbero già la bomba atomica, e il ritiro delle sanzioni previsto con l'aggiornamento dell'accordo sul nucleare ridarebbe alla rivoluzione islamista e ai suoi sacerdoti tutto il potere che hanno finora dovuto mantenere schiacciando opposizione e dissenso. Quanto all'Iraq, non sulla guerra a Saddam, ma sul suo smantellamento e sulla ritirata strategica nacque lo Stato islamico califfale di Mosul, disperso dopo infiniti lutti ma sempre in grado, di smantellamento in smantellamento, di rifarsi vivo.

Imporre con la forza e con il burro una funzione democratica e imperiale dell'occidente contro la rivoluzione islamica dispiegata: che esista un'alternativa nessuno finora ha saputo spiegarlo, neanche con il sopracciò della Realpolitik debole e introversa. O meglio, una alternativa c'è, come dimostrano Siria e Iran prenucleare, tra gli attivismi russi, turchi e cinesi del dopo Bush Jr.: convivere con l'orrore e subirlo. Gli adoratori dei confetti si succhieranno il palato con gusto.

C'è ancora al Qaida in Afghanistan, coperta dalla nonchalance di talebani e americani

Roma. L'organizzazione terroristica al Qaida è ancora attiva in Afghanistan, ma per una convergenza bizzarra sia i talebani sia i governi

DI DANIELE RAINERI

americani (prima con Donald Trump e ora con Joe Biden) tendono a minimizzare e a ignorare questa presenza. Il perché lo fanno è ovvio: tra la condizioni dell'accordo fra americani e talebani c'è scritto anche che i guerriglieri afghani devono rompere le relazioni con al Qaida, conviene a entrambi non sollevare la questione. C'è anche un altro motivo molto comprensibile che spinge gli americani a ignorare la questione. Vent'anni fa i soldati americani arrivarono in Afghanistan proprio per punire l'alleanza dei talebani con gli arabi di al Qaida – che avevano appena attaccato con successo Manhattan e il Pentagono. L'idea più forte alla base della guerra era che togliere il paese ai talebani era anche togliere ad al Qaida la sua base principale, quella da dove organizzava stragi all'estero. Ora è dura assistere al ritorno dei talebani e sapere che con loro c'è anche al Qaida.

OSAMA BIN LADEN

Il rapporto sul terrorismo che le Nazioni Unite fanno uscire ogni anno sostiene che i talebani non hanno tagliato i legami con il gruppo e anzi ne proteggono i capi. Le Nazioni Unite non sono un covo di falchi e in questo caso non hanno una tesi particolare da sostenere o da confutare. Quest'anno il rapporto dice che al Qaida è ancora attiva in dodici delle trentaquattro province dell'Afghanistan con un numero di combattenti compreso tra quattrocento e seicento ed è confermato dalla litania di uccisioni che avvengono sul campo. A ottobre 2020 l'intelligence afghana ha ucciso un capo di al Qaida nella regione di Ghazni, l'egiziano Husam Abd al Rauf. A novembre l'intelligence afghana ha ucciso un capo di al Qaida nella regione di Farah, il pachistano Mohammad Hanif. A marzo l'intelligence afghana ha ucciso un capo di al Qaida nella regione di Paktika, il tagiko Abu Muhammad al Tajiki. Insomma: dove ci sono talebani ci sono anche gli stranieri di al Qaida, come è sempre stato.

Se i talebani cercano di non dare troppo risalto alla faccenda, al Qaida invece continua a vantarsi della sua presenza in Afghanistan. Ogni settimana fa uscire un bollettino che si chiama Thabat (in arabo vuol dire "risolutezza": capito?) e rivendica decine di operazioni nel paese. Un Thabat uscito a metà gennaio annunciava che ci sono stati settantadue attacchi suicidi di al Qaida in Afghanistan nel 2020 – è la nazione dove il gruppo è più combattivo, secondo i suoi stessi dati.

La data scelta da Trump per il ritiro coincideva con i dieci anni della morte di Osama bin Laden, il fondatore del gruppo. La data scelta da Biden per il ritiro coinciderà con i vent'anni dell'attacco alle Torri. In entrambi i casi è un simbolismo negativo fortissimo: l'America se ne va, i talebani e al Qaida restano pur dopo avere incassato molte perdite. Faremo i conti per molto tempo con la spinta ideologica che l'abbandono del teatro afghano darà ai movimenti estremisti in tutto il mondo, perché il messaggio è che alla fine è possibile stabilire un Emirato islamista anche contro potenze militari molto superiori.

LA GIOIOSA PROSECCO
lagioiosa.it

il Giornale

DAL 1974 CONTRO IL CORO

VENERDÌ 16 APRILE 2021 | Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI | Anno XLVIII - Numero 90 - 1.50 euro* | www.ilgiornale.it

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

LA GIOIOSA PROSECCO
lagioiosa.it

TOGHE CONTRO L'ANM

Giustizia, è scontro E Forza Italia insiste: sì alla Commissione

Accuse sempre più pesanti e alla fine una sola parola: dimissioni. Articolo 101, la lista che sta scombinando la geografia delle correnti, insiste: il presidente dell'Associazione nazionale magistrati Giuseppe Santalucia deve lasciare l'incarico. I quattro componenti del comitato direttivo centrale - terminologia un po' vintage, ma quella è dell'Anm - hanno firmato nei giorni scorsi un documento durissimo. Una pagina senza sconti per denunciare il tentativo dei vertici dell'Anm di «insabbiare» le questioni drammatiche poste dalle dichiarazioni di Luca Palamara. Intanto Forza Italia insiste: «Serve la commissione d'inchiesta sulla giustizia». E il direttore del *Riformista* Piero Sansonetti denuncia: «Sepolti dalle querele dei magistrati, vogliono farci chiudere».

Cottone, **Greco** e **Zurlo** alle pagine **12-13**

Procure groviera ma nessuno paga

di **Alessandro Sallusti**

Difficile che un mascalzone si suicidi se preso in castagna, più facile che ci provi chi non ha la scorza del delinquente e, nonostante ciò, sia finito prima in guai giudiziari e poi alla gogna pubblica.

Giovanna Boda, la dirigente del ministero dell'Istruzione, è, a detta di tutti, ma proprio tutti quelli che ci hanno avuto a che fare, una bella e brava persona, oltre che un funzionario integerrimo. Finita indagata per una storia di presunta corruzione, subita una perquisizione invasiva e sbattuta in prima pagina, si trova ora in un reparto di rianimazione tra la vita e la morte dopo essersi buttata dalla finestra per la vergogna. Vedremo se le accuse sono fondate o se si è di fronte all'ennesimo, clamoroso equivoco. Non ho le carte per farmi un giudizio, ma so una cosa. Gli inquirenti hanno giustificato la perquisizione in quanto, cito, «c'era un concreto rischio di fuga di notizie» che avrebbe potuto pregiudicare l'indagine. La procura ammette quindi che al suo interno c'è qualcuno che ha commesso o stava per commettere il reato di violazione del segreto istruttorio, un reato grave punito dal codice penale, articolo 326: «Il pubblico ufficiale o la persona incaricata di un pubblico servizio che, violando i doveri inerenti alle funzioni o al servizio, o comunque abusando della sua qualità, rivela notizie di ufficio, le quali debbano rimanere segrete, o ne agevola in qualsiasi modo la conoscenza, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni».

A questo punto mi chiedo se qualcuno alla procura di Roma, o a quella di Perugia competente sui magistrati della Capitale, stia indagando per scoprire e punire i responsabili - magistrati, cancellieri o agenti di polizia giudiziaria che siano - del reato di cui sopra o se, viceversa, come sempre accade, cane non mangia cane e quindi l'obbligatorietà dell'azione penale non vale per i reati commessi nelle procure. Perché ora l'indagine sarà anche salva, ma Giovanna Boda no, non ancora, per colpa anche di una «accelerazione» figlia di un reato, almeno questo, non commesso da lei.

A parte la guarigione della signora, non so proprio cosa augurarmi, nel senso che se le prove a suo carico si rivelassero non schiaccianti saremmo di fronte a un classico caso di istigazione o induzione al suicidio. Mandante la magistratura, cioè lo Stato.

Vladovich a pagina **14**

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

La World Press Photo 2021

L'IPOTESI DI RIPRISTINARE LE ZONE GIALLE

Ecco le regole per riaprire (e chi può farlo)

Lombardia in pole, indietro Piemonte, Toscana e Liguria

Lodovica Bulian e **Andrea Cuomo**

Riaprire da maggio, anche nelle zone rosse. Riaprire i ristoranti a pranzo e a cena. E poi palestre, piscine, cinema e teatri. I governatori pressano il governo e indicano in un documento stilato dalla commissione tecnica della Conferenza delle Regioni le loro regole per ricominciare «in sicurezza». Spetta oggi alla cabina di regia del premier Draghi la valutazione politica sulla base dei dati epidemiologici. Ecco quali sono le regioni che tecnicamente sono in zona gialla e che potrebbero riaprire subito.

servizi da pagina **2** a pagina **4**

OTTIMISTA L'AD PFIZER

Entro l'autunno la normalità

Maria Sorbi

alle pagine **6-7**

LA RIVELAZIONE CHOC

Oms contro il Veneto «Niente elogi a Zaia»

Guerra e una sua collega non volevano si parlasse bene della Regione leghista per non irritare il governo

Due sottili linee rosse valgono un capo d'accusa. Eccola la pistola fumante in mano alla Procura su cui poggia l'accusa dei magistrati di Bergamo che indagano per epidemia colposa il dirigente Oms Ranieri Guerra. Lui e una sua collega chiedevano di modificare il rapporto poi sparito perché lodava il Veneto e avrebbe imbarazzato il governo.

a pagina **8**

ATTACCO ALL'ESPONENTE LEU

Fdi: Speranza deve lasciare

Laura Cesaretti

a pagina **3**

SCHIAFFO A SALVINI (E ANCHE AL PREMIER)

Letta con la felpa della Ong che sbarca i clandestini in Italia

Serenella Bettin e **Fausto Biloslavo**

a pagina **10**

COPPIA Enrico Letta con il fondatore di Open Arms Oscar Camps

LA RICETTA PER FAR RIPARTIRE L'ECONOMIA

Draghi spinge sul debito: «Così il Pil crescerà del 4,5%»

Gian Maria De Francesco

Uno scostamento di 40 miliardi per nuovi sostegni, «uno shock positivo di investimenti pubblici» con il Recovery Plan e il ritorno a un deficit/Pil al 3% al 2025 per non deprimere le possibilità di ripresa. Così il governo stima di avere un Pil 2021 a +4,5% e a +4,8% nel 2022.

a pagina **9**

IL RICONOSCIMENTO

Un Leone d'oro per il ruggito addomesticato di Benigni

di **Alessandro Gnocchi**

Roberto Benigni aggiunge nella sua bacheca un'altra decorazione, aggiudicandosi il Leone d'Oro alla carriera, assegnato dalla Mostra del cinema di Venezia. Un riconoscimento quasi obbligatorio per un attore e regista che è tornato da Hollywood con tre statuette vinte grazie al suo film più contestato, *La vita è bella*. Era il 1997. Per alcuni, Benigni aveva realizzato una favola inadeguata, perché edulcorata, sull'orrore dell'Olocausto. Per altri, tra i quali i membri (...)

segue a pagina **26**

LA PROPOSTA DI LEGGE

La sinistra vuole l'utero in affitto, ma gratis

di **Felice Manti**

Non chiamiamolo utero in affitto, fuorilegge da 17 anni grazie a ciò che resta della legge 40 sulla fecondazione assistita, fatta a pezzi dalla giurisprudenza creativa alla faccia del Parlamento. Chiamiamola orwellianamente «gestazione per altri solidale e altruistica» e facciamola diventare una legge dello Stato. Massì dai, che bella idea quella degli onorevoli radicali e di sinistra Guia Termini, Nicola Fratoianni, Riccardo Magi, Doriana Sarli, Elisa Siragusa. Chiamarla «gestazione per altri solidale e altruistica», spiegano questi onorevoli, serve «per tenere lontane quelle reazioni istintive che spesso ne tendono a offuscare i pensieri». Neanche la *Newspeak* di *1984* avrebbe osato tanto, ma i promotori smontano secoli di diritto naturale e leggi della chimica con una frase agghiacciante: «Non è negandone l'esistenza o urlando al proibizionismo che si risolvono le eventuali contrapposizioni, il tema (...)

segue a pagina **10**

LA CELEBRAZIONE

Benedetto Ratzinger 94 anni per la Chiesa

Serena Sartini

a pagina **15**

1.407.000 Lettori (Audipress 2020/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 66 - Numero 90

QN Anno 22 - Numero 104

IL GIORNO

VENERDÌ 16 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Milano, almeno 4 bimbe molestate. E molti tacevano

Mamma "coraggio" denuncia e incastra l'orco del maneggio

Mola in **Lombardia**

DOMANI IN REGALO
SPECIALE FORMULA 1 IMOLA

ristora INSTANT DRINKS

Bar, scuole, spettacoli: ecco le regole

Le Regioni: al più presto ristoranti aperti anche in zona rossa. Consumazioni al bancone nei caffè, dove si potrà giocare a carte Chiesto il via libera per palestre e piscine. Al cinema e a teatro senza mascherina se seduti. Il governo: tutti in aula dal 3 maggio

Coppari e **Neri** alle pagine **3** e **4**

La ritirata dopo vent'anni

Afghanistan È finita come in Vietnam

Cesare De Carlo

Sette secoli dopo i Vespri (siciliani) un'altra guerra dei vent'anni arriverà a conclusione. Quella in Afghanistan. E la cosa ci riguarda ancora perché in quel lontano ottobre 2001 gli italiani erano al fianco degli americani. Intervento Nato. Gli Stati Uniti avevano subito un attacco devastante per mano di Al Qaeda basata in Afghanistan. E un attacco a uno dei suoi membri – recita l'articolo 5 dello Statuto – va considerato un attacco all'intera alleanza. Di qui l'ultimatum al regime talebano, il suo rifiuto a estradare Osama Bin Laden, l'invasione.
Ebbene l'11 settembre, ventesimo anniversario, i pochi americani e gli ancor meno alleati rimasti se ne andranno.

Continua a pagina **2**

LA PRESIDENTE UE VON DER LEYEN SI È VACCINATA CON ASTRAZENECA UNA GUIDA PER PREPARARSI ALLA SECONDA DOSE. E ARRIVA IL CUREVAC

Ursula von der Leyen, 64 anni

INIEZIONE DI FIDUCIA

Servizi alle p. **5**, **6** e **7**

DALLE CITTÀ

La denuncia

Allarme usura dalla Caritas: «Tanti lombardi nel mirino»

Ballatore nelle **Cronache**

Lo studio sulla Lombardia

Svolta nelle Rsa: vaccini in aumento morti e contagi giù

Anastasio nelle **Cronache**

Zinasco

Piantagioni di marijuana: nove arresti

Zanette nelle **Cronache**

Il racconto di Martina: sulla barca mi sento a casa

In viaggio con papà Soldini e la figlia in mare

Jannello a pagina **13**

Premio alla carriera al Festival di Venezia

Benigni ti voglio bene Una vita da Leone d'oro

Bogani a pagina **23**

Domani su Alias

IL TRAGHETTO FANTASMA Livorno, le iniziative coinvolgono l'intera città nel giorno dell'anniversario della strage del Moby Prince

Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Storia del sonno; disfatta della deradicalizzazione; destra italiana e Ue; mate e Covid; truffe in Russia; montagna e sci

Il ricordo

CIAO LUKE Luciano Del Sette giornalista giramondo, voce calda e collezionista di insolite passioni

Flaviano De Luca pagina 14

quotidiano comunista

il manifesto

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

VENERDÌ 16 APRILE 2021 – ANNO LI – N° 90 www.ilmanifesto.it euro 1,50

LE REGIONI E LA LEGA INCALZANO, IL GOVERNO FRENA

Riaperture da maggio, con calma

Prima il Cts, poi la cabina di regia. E a tirare le fila, oggi, sarà Draghi in conferenza stampa. All'ordine del giorno le riaperture: arriveranno, ma il quando e il come restano in sospeso. Le Regioni hanno presentato ieri la loro proposta: nel documento non indicano un giorno per la ripartenza, ma chiedono «tempestività». La data auspicata dai presidenti però sarebbe il 26 aprile. La Lega incalza ma palazzo Chigi e il ministero della Salute non intendono accelerare. «Riaprire di blocco vorrebbe dire rischiare di richiudere a breve», spiegano alla presidenza del consiglio. «Non sarà un interruttore on/off: da chiuso a riaperto», dicono alla Salute: ci vorrà gradualità, da maggio. Intanto Fdi presenta una mozione di sfiducia contro Speranza, mettendo in difficoltà Salvini. **COLOMBO A PAGINA 2**

OMS: IN UE 1,6 MILIONI DI CASI A SETTIMANA

«Meno divieti Covid permettendo»

In Europa ogni settimana 1,6 milioni di nuovi casi Covid. L'allarme è arrivato dall'Oms: «Ogni adeguamento delle restrizioni deve essere fatto sulla base dell'epidemia». L'Aifa ha pubblicato ieri il terzo Rapporto di farmacovigilanza: 510 segnalazioni ogni 100mila dosi somministrate. **POLLICE A PAGINA 5**

Mario Draghi durante la conferenza stampa di ieri foto LaPresse

Il governo vara il Def e chiede al parlamento di autorizzare lo scostamento di bilancio di 40 miliardi. Sostegni alle imprese, alle partite Iva e agli stagionali in vista della ripresa del turismo estivo. «La crescita dipende dalla campagna vaccinale e dalle varianti del virus» **pagina 4**

La variante del debito

Ergastolo ostativo

La Consulta: un anno per cambiare

PATRIZIO GONNELLA

L'incostituzionalità dell'ergastolo ostativo è oramai accertata. E se il Parlamento farà finta di nulla, allora sarà la Corte a dover intervenire con una sentenza che a quel punto sarà inevitabile.

— segue a pagina 7 —

Proporzionale

È la legge elettorale che impedisce alla destra di vincere

RAUL MORDENTI

È deplorevole che l'appello per una legge elettorale proporzionale di autorevolissimi giuristi comparso su *il manifesto* non abbia ancora suscitato un massiccio movimento di consensi.

— segue a pagina 15 —

Algeria

Se torna lo spettro degli islamisti, «chi ucciderà chi»?

GIULIANA SGRENA

Lo spettro che si aggira per l'Algeria non è più, o non è tanto, quello degli anni 90, quando si calcola ci furono 200mila vittime, ma quanto avvenne prima, quando i manifestanti per la democrazia (di sinistra) furono torturati e massacrati.

— segue a pagina 9 —

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

10416

9 770025 215003

Internazionale storia

Avanti popolo!

La storia del partito comunista italiano nella stampa di tutto il mondo dal 1921 al 1991

In edicola e in libreria

all'interno

Amazon *Orlando: 2 mesi per trovare un accordo*

MASSIMO FRANCHI PAGINA 5

'ndrangheta *In Toscana scandalo smaltimenti*

RICCARDO CHIARI PAGINA 6

Usa/Russia *Biden sanziona, Mosca promette reazioni*

EMILIANO SQUILLANTE PAGINA 8

Cuba

Raúl Castro lascia. La sfida epocale del congresso Pcc

ROBERTO LIVI

Per l'urgenza dei temi e dei problemi che deve affrontare, l'VIII Congresso del Partito comunista cubano che inizia oggi è destinato a rappresentare un evento storico per l'isola. È il parere diffuso tra i principali analisti e intellettuali dell'isola, dissenso compreso.

— segue a pagina 15 —

MYANMAR

Soccorrono i feriti, medici alla sbarra

Prima le botte e le minacce, poi gli arresti e ora i processi: in Myanmar ieri sono stati aperti nuovi casi giudiziari contro medici, accusati di aver minato la sicurezza nazionale partecipando alla disobbedienza civile contro il golpe «fornendo cure presso ospedali privati». **GIORDANA A PAGINA 9**

Lele Corvi

IL MATTINO

Fondato nel 1892

€ 1,20 ANNO CXXIX - N° 104 ITALIA

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

Venerdì 16 Aprile 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Il disco

Achille Lauro «Maradona per me è stato il re del punk»

Federico Vacalebre a pag. 15

La mostra del cinema

Al funambolo Benigni l'omaggio di Venezia: una carriera da Leone

Titta Fiore a pag. 14

L'intervista

Di Canio: Gattuso da De Laurentiis preferiva un vaffa che questi silenzi

Pino Taormina a pag. 17

Via dall'Afghanistan

IL RITIRO DA KABUL VITTORIA DELLA JIHAD

Gianandrea Gaiani

Dalla Casa Bianca al Pentagono, dalla Nato alle cancellerie europee si sono sprecati nelle ultime ore fiumi di parole per mascherare o attribuire una qualche dignità al ritiro delle truppe alleate dall'Afghanistan annunciato dal presidente Biden.

Meglio chiamarla ritirata questa clamorosa sconfitta della principale potenza militare che la Storia abbia mai visto, quella Nato che pur schierando 4 milioni di militari tra le due sponde dell'Atlantico e sostenendo una spesa annua di circa mille miliardi di dollari (il quadruplo della Cina, dieci volte di più della Russia) non è stata in grado di sconfiggere né di contenere nel tempo un'insurrezione talebana caratterizzata da un tasso tecnologico pari a zero e protagonista di un conflitto a bassa intensità che in 20 anni ha provocato la morte di circa 3.600 militari alleati dei quali 2.450 statunitensi incluse le vittime di incidenti aerei e stradali. Perdite medie di 180 caduti annui, di fatto irrilevanti in termini strettamente militari ma insopportabili in termini politici e sociali da un Occidente che sembra aver perso ogni capacità di concepire e affrontare la guerra, accettandone le conseguenze.

Incapaci di vincere ma anche di continuare a combattere senza scadenze per sostenere le forze di sicurezza afghane che, prive del supporto dei militari alleati e dei contractors che gestiscono l'addestramento e la manutenzione di 100mila veicoli e decine di aerei ed elicotteri perderanno rapidamente ogni capacità operativa con crescenti perdite sul campo e diserzioni.

Continua a pag. 35

Recovery, il 40% degli investimenti al Sud

Carfagna: i fondi potranno crescere con enti virtuosi

Nando Santonastaso

La quota Mezzogiorno del Piano nazionale di ripresa e resilienza è il 40%. Il ministro Carfagna: la quota potrà crescere migliorando la forza amministrativa degli enti locali.

A pag. 7

Il caso

Il pasticcio della cassa integrazione taglio per sei milioni di lavoratori

L'ultimo pasticcio sulla Cig Covid rischia di costare fino a 280 euro ai lavoratori che al 25 marzo avevano esaurito le 12 settimane previste dalla legge di Bilancio. Già perché le ulteriori 13 settimane di Cig introdotte dal decreto Sostegni risultano fruibili dal primo aprile. Il taglio interessa potenzialmente oltre sei milioni di persone». **Bisozzi** *a pag. 7*

Lo scenario

IL RISCHIO DI DISPERDERE GLI AIUTI IN MILLE RIVOLI

Enrico Del Colle

Dicono i matematici che se dividiamo una torta di qualsiasi grandezza tra un numero infinito di persone, a ciascuna di esse spetta una quantità pari a zero.

Continua a pag. 35

Riaperture, avanti adagio

▸Il governo frena governatori e Lega: da maggio aperti bar e ristoranti, mobilità tra regioni

▸Campania verso l'arancione: sceso l'indice del contagio ma preoccupa ancora il capoluogo

Gigi Di Fiore, Alberto Gentili, Ettore Mautone, Diodato Pirone *e servizi da pag. 2 a 5*

Il manager accusa gli over 70: troppi non rispettano gli orari

Napoli, caos vaccini in fila per tre ore

Melina Chiapparino *in Cronaca*

Ergastolo, i benefici anche per i mafiosi che non collaborano

La Consulta: incostituzionale il fine pena mai C'è un anno per cambiare la legge, è scontro

L' ergastolo ostativo è incompatibile con la Costituzione perché facendo della collaborazione l'unico modo per il condannato di recuperare la libertà, va in contrasto con gli articoli 3 e 27 della Costituzione e con l'articolo 3 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo. Per questo la Consulta chiede un intervento legislativo e dà un anno di tempo al Parlamento. **Errante** *a pag. 12*

Il commento

IL RITORNO AL DIRITTO

Carlo Nordio

La sentenza della Corte Costituzionale ha dichiarato l'ergastolo ostativo incompatibile.

A pag. 34

Il crac Verdetto a maggio sui 200 milioni in rosso

Le spese pazze di Onorato il pm: Tirrenia va fatta fallire

Antonino Pane

«La Cin deve fallire»: la Procura fallimentare di Milano contro il gruppo di Vincenzo Onorato. Le garanzie offerte nel concordato con i creditori di Moby contengono precisi riferimenti ai bilanci previsti per Tirrenia. Si parla di un passivo della società di circa 200 milioni e debiti scaduti per circa 350-400 milioni, di cui 180 nei confronti dell'amministrazione straordinaria dell'ex Tirrenia. Il 6 maggio è fissata l'udienza per decidere sull'istanza di fallimento. A Vincenzo Onorato, patron dell'indimenticato Mascalzone Latino, e al suo gruppo restano, dunque, solo quindici giorni per presentare un piano credibile di ristrutturazione del debito. Un'impresa che appare molto difficile ma non impossibile, soprattutto se si pensa con il gruppo guidato da un uomo che ha sempre dimostrato di combattere con determinazione nella sua vita.

A pag. 9 *con Di Fiore*

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 16/04/21 ----
Time: 16/04/21 00:09

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 16/04/21-N:

Deco
supermercatideco.multicedi.it

Il Messaggero

NAZIONALE

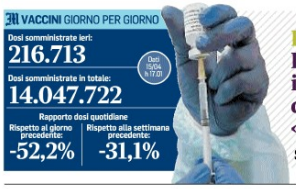
€ 1,40* ANNO 143- N° 104 ITALIA

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

Venerdì 16 Aprile 2021 • S. Bernadette

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Deco
supermercatideco.multicedi.it



Premio alla carriera

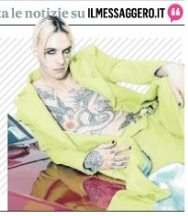
Leone d'oro a Benigni il piccolo diavolo del cinema italiano «Grato alla Mostra»

Satta a pag. 20

L'artista romano

Achille Lauro si svela «Non sono un clown la musica mi ha salvato Un disco poi mi fermo»

Marzi a pag. 21



Parola alle Camere

La sentenza sull'ergastolo per chiudere gli anni bui

Carlo Nordio

La sentenza della Corte Costituzionale, che ha dichiarato l'ergastolo ostativo incompatibile con la nostra Carta fondamentale, può essere letta sotto tre profili: quello giuridico, quello politico e quello storico.

Primo profilo. Per il lettore digiuno di giuridichese, detta in termini accessibili, la norma incriminata vieta la concessione di alcuni benefici, come la liberazione condizionale, a persone condannate all'ergastolo per reati di criminalità organizzata che non abbiano collaborato con la giustizia. A prima vista, potrebbe anche sembrare ovvio: se sei un mafioso, finché non collabori dimostri di essere ancora inserito nella consorteria, non ti sei "risocializzato", e quindi devi scontare la pena per intero.

Ma le cose non sono così semplici. Ad esempio un ergastolano, dopo trent'anni di carcere, può benissimo essere pronto a rientrare, magari gradualmente, nella società civile senza essere pericoloso, ma non vuole che, collaborando, questo pericolo lo corrano i suoi familiari, sui quali l'organizzazione potrebbe vendicarsi.

Continua a pag. 23

«Sì ai benefici»

La Consulta cancella il "fine pena mai"

Errante a pag. 12

Lazio, AstraZeneca ai volontari

▶Regione apripista sul vaccino anglo-svedese: dosi ai cinquantenni che lo vorranno
L'assessore D'Amato: «Terminati gli over 60, scendiamo con l'età». Speranza: «È sicuro»

ROMA Il vaccino AstraZeneca anche agli under 60, a partire dai cinquantenni, ma su base volontaria. Questo è la scelta del Lazio di fronte al rischio che, quando tutti gli over 60 saranno stati immunizzati, centinaia di migliaia di dosi del vaccino sviluppato a Oxford restino inutilizzate. Al momento restano 100 mila dosi. Speranza: «È sicuro». Sarà superata, dunque, la raccomandazione di Aifa (agenzia italiana del farmaco) la quale suggerisce di non utilizzare AstraZeneca con chi ha meno di 60 anni.

Evangelisti a pag. 5

Al lavoro per le regole su cinema e ristoranti

Il governo vuole riaperture graduali A maggio tornano il giallo e le palestre

ROMA Il decreto che sarà deciso questa mattina dalla cabina di regia sarà improntato al principio di gradualità, per avere una ripartenza irreversibile, perché sicura. Da maggio tornerà il giallo. E questo significa il via libera a bar e ristoranti ma anche, da metà mese, la riapertura delle palestre. Al lavoro per le regole su cinema e teatri.

Gentili, Malfetano e Pirone alle pag. 2 e 3

Il deficit balza all'11,8%, debito al 160%

Approvato il Def: altri 40 miliardi Ecco gli sgravi per i mutui dei giovani

Andrea Bassi

Un'altra manovra «espansiva». Perché, avrebbe detto Draghi durante il Consiglio dei ministri, il governo «pone al centro l'obiettivo della crescita economica». È stato approvato il Def con altri 40 miliardi di aiuti. Debito al 160% e deficit all'11,8%. *A pag. 8*

Mancini a pag. 8

EuroLeague, l'1-1 con l'Ajax vale la semifinale: ora il Manchester United

È tornato Dzeko Roma, continua il sogno europeo

Dzeko di nuovo decisivo (foto ANSA) Trani nello Sport

Pasticcio Cig: meno 280 euro in busta paga

▶Equivoco nelle norme: 6 milioni di lavoratori interessati. Correzione al dl Ristori per i rimborsi

ROMA L'ultimo pasticcio sulla Cig rischia di costare fino a 280 euro ai lavoratori che al 25 marzo avevano esaurito le 12 settimane di cassa integrazione con causale Covid. Le ulteriori 13 settimane di Cig introdotte dal decreto Sostegni, infatti, risultano fruibili dal primo aprile. Per il recupero delle somme è necessaria una correzione all'ultimo decreto "Ristori".

Bisozzi a pag. 9

L'Italia Centrale

Servizi e atenei per far ripartire prima il Paese

Gianfranco Viesti

La discussione in corso sulle pagine di questo giornale (...) *Continua a pag. 23*

Parla Fioramonti

L'ex ministro «Giovanna Boda? Lavorava troppo»

Raffaella Troili

«Sono stato io a promuovere Giovanna Boda (*nella foto*) a dirigente del Miur. Ma le dicevo spesso: lavori troppo». L'ex ministro dell'Istruzione Lorenzo Fioramonti la ritiene «la più capace». Le sue condizioni - si è lanciata nel vuoto dopo la perquisizione a seguito di indagine per corruzione - restano critiche. *A pag. 11*

IL GIORNO DI BRANKO

ACQUARIO, COGLIERE IL FIORE DI APRILE

Buongiorno, Acquario! Non ti scordar di me, il fiore di aprile, che è simbolo del candore e dell'innocenza. Potete affermare di essere innocenti in amore? Comunque una promessa di fedeltà, pronunciata sotto questa Luna, avrà il suo effetto: e dunque dichiaratevi. Oppure rinnovate una promessa. Marte, rosa rossa che sboccia sotto la luce di Giove, siete fortunati. 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 11:15/04/21 23:20-NOTE:

1.407.000 Lettori (Audipress 2020/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 136 - Numero 90

QN Anno 22 - Numero 104

il Resto del Carlino

VENERDÌ 16 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Viaggio nelle comunità terapeutiche di Emilia Romagna e Marche

«La nostra battaglia contro il flagello droga»

Luminati nel **Fascicolo Regionale**

DOMANI IN REGALO
SPECIALE FORMULA 1 IMOLA

ristora INSTANT DRINKS

Bar, scuole, spettacoli: ecco le regole

Le Regioni: al più presto ristoranti aperti anche in zona rossa. Consumazioni al bancone nei caffè, dove si potrà giocare a carte Chiesto il via libera per palestre e piscine. Al cinema e a teatro senza mascherina se seduti. Il governo: tutti in aula dal 3 maggio

Coppari e **Neri** alle pagine **3** e **4**

La ritirata dopo vent'anni

Afghanistan È finita come in Vietnam

Cesare De Carlo

Sette secoli dopo i Vespri (siciliani) un'altra guerra dei vent'anni arriverà a conclusione. Quella in Afghanistan. E la cosa ci riguarda ancora perché in quel lontano ottobre 2001 gli italiani erano al fianco degli americani. Intervento Nato. Gli Stati Uniti avevano subito un attacco devastante per mano di Al Qaeda basata in Afghanistan. E un attacco a uno dei suoi membri – recita l'articolo 5 dello Statuto – va considerato un attacco all'intera alleanza. Di qui l'ultimatum al regime talebano, il suo rifiuto a estradare Osama Bin Laden, l'invasione.
Ebbene l'11 settembre, ventesimo anniversario, i pochi americani e gli ancor meno alleati rimasti se ne andranno.

Continua a pagina **2**

LA PRESIDENTE UE VON DER LEYEN SI È VACCINATA CON ASTRAZENECA UNA GUIDA PER PREPARARSI ALLA SECONDA DOSE. E ARRIVA IL CUREVAC

Ursula von der Leyen, 64 anni

INIEZIONE DI FIDUCIA

Servizi alle p. **5**, **6** e **7**

DALLE CITTÀ

Bologna, l'uomo è fuggito

Un'altra ragazza aggredita in pieno centro Caccia al bruto

Tempera in **Cronaca**

Bologna, tre alla sbarra

Due agosto, inizia il processo ai mandanti

Orlandi in **Cronaca**

Bologna, il piano triennale

Fondazione Carisbo in campo Pronti 36 milioni

Pedrini in **Cronaca**

Il racconto di Martina: sulla barca mi sento a casa

In viaggio con papà Soldini e la figlia in mare

Jannello a pagina **13**

Premio alla carriera al Festival di Venezia

Benigni ti voglio bene Una vita da Leone d'oro

Bogani a pagina **23**

VENERDÌ 16 APRILE 2021

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXV - NUMERO 90, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

DOMENICA LIBRO IN OMAGGIO CON IL SECOLO XIX

Storie di naufragi e salvataggi con Poe, Salgari e D'Annunzio

SPIRITO / PAGINA 40

LA MOSTRA DEL CINEMA DI VENEZIA

Leone alla carriera per Benigni «Colmo di gioia, onore immenso»

CAPRARA / PAGINA 39

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 13
Commenti	Pagina 16
Economia-Marittimo	Pagina 17
Genova	Pagina 20
Xte	Pagina 38
Programmi Tv	Pagina 41
Sport	Pagina 42

4^ USCITA DOMENICA IN REGALO

RACCONTI DI MARE E TEMPESTA

A GIUGNO VACCINI TRIPLICATI, SCENDONO I RICOVERI. MOZIONE DI SFIDUCIA FDI CONTRO SPERANZA: «È INADEGUATO». ALTOLÀ DEL PREMIER A SALVINI

Ripartenze, piano delle Regioni «Un mese per tornare a vivere»

Approvate dai governatori le linee guida per ristoranti, sport e spettacoli. Toti vede Draghi: servono date certe

La Conferenza delle Regioni ha approvato le linee guida per la ripartenza in sicurezza di ristoranti, palestre, piscine, stabilimenti balneari. La parola chiave è: distanziamento. Le Regioni spingono per riaprire tutto entro un mese, visti anche i segnali di rallentamento del contagio. Il presidente della Regione Liguria Toti incontra il premier Draghi e chiede date certe: «Serve un cronoprogramma per dare fiducia alle categorie». Mozione di sfiducia di FdI contro il ministro Speranza. SERVIZI / PAGINE 2-8

IL CASO

Matteo Dell'Antico e Bruno Viani

Pioggia di disdette per AstraZeneca nel maxihub genovese

In un giorno annullate il 65% di prenotazioni con AstraZeneca nel maxihub di Genova. Si blocca e poi riprende la trattativa sulle somministrazioni tra Regione e medici di famiglia. L'ARTICOLO / PAGINA 7

ROLLI

IL TURISMO

Marco Menduni

«Dalle forniture ai servizi così i nostri alberghi si rimetteranno in moto»

Le preoccupazioni di Simona Silva, avvocato e direttrice di hotel ligure, sono quelle di un'intera categoria: «Ci serve subito una data o la stagione è persa: per preparare l'apertura serve un mese». L'ARTICOLO / PAGINA 5

POTERI SPECIALI AI COMMISSARI. RISTORI, SÌ ALLO SCOSTAMENTO DI BILANCIO

Porti e ferrovie liguri tra le grandi opere al via

L'ANALISI

MAURO BARBERIS / PAGINA 16

INTERNET PER TUTTI MA CON GARANZIE

Attesa per oggi la nomina dei commissari per 58 grandi opere. Nella lista il raddoppio ferroviario nel ponente ligure, la Pontremolese, la diga di Genova. Ristori, sì allo scostamento di bilancio. SERVIZI / PAGINE 10 E 11

L'abbraccio anti-Covid in Brasile premiato come foto del 2021

La foto di Mads Nissen che ha vinto il World Press Photo MINUCCI / PAGINA 9

GRUPPO ONORATO

Le navi Tirrenia verso il fallimento: fine di un'epoca

Simone Gallotti e Alberto Ghiara

Tirrenia Cin, compagnia italiana del gruppo Onorato, si avvia al fallimento. Privatizzata nel 2012, rischia di sparire l'ultima società che richiamava l'epoca dello Stato-armatore, dopo la fine di Italia di Navigazione e Lloyd Triestino. L'ARTICOLO / PAGINA 17

AUTOSTRADE

Barriere antirumore su A10, A7 e A12: da giugno i cantieri

Coluccia, Fagandini e Pedemonte

Cantieri aperti da giugno sul nodo autostradale genovese per l'installazione delle nuove barriere antirumore. GLI ARTICOLI / PAGINE 20-21

STELLANTIS

Elkann: nel 2025 la prima Ferrari totalmente elettrica

Teodoro Chiarelli

La svolta nell'elettrico è ormai irreversibile per Ferrari e Stellantis. Nel 2025, ha annunciato il presidente e amministratore delegato John Elkann agli azionisti, Maranello lancerà la sua prima vettura completamente elettrica. L'ARTICOLO / PAGINA 18

BUONGIORNO

Il pane quotidiano

MATTIA FELTRI

Come tutti i padri, la sera torno a casa e talvolta mi tocca di puntellare i figli nello studio. L'altro giorno mio figlio dodicenne chiede una mano per l'interrogazione su Voltaire, Montesquieu e Rousseau. È il mio pane, gli dico. E mi metto lì. Seguendo il libro di testo (ben fatto) parto con benevolenza su Voltaire, il trattato della tolleranza, l'eguaglianza fra gli uomini e la dignità della loro fede, la necessità di scansare i pregiudizi e la superstizione, di illuminare di ragione la convivenza eccetera. Passo a Montesquieu e il mio ardore si fa febbrile: l'intollerabilità dell'assolutismo, la separazione dei tre poteri che si controllano reciprocamente, una trinità laica che da oltre due secoli e mezzo è a fondamento delle democrazie liberali, e il mio tono di voce si fa quasi oracolare. Ed eccoci a Rousseau. Si vabbè, per carità, interessante, il buon selvaggio, la società che corrompe, l'idea del governo dei cittadini e della volontà generale, e il mio dovere è fatto. Gli domando: dei tre, chi preferisci? Rousseau, risponde, perché comandiamo tutti. L'equivoco è sempre lo stesso e devo ricominciare: la volontà generale, gli dico, non è il volere della maggioranza, la volontà generale emerge quando tu sai scegliere non quello che è meglio per te ma è meglio per la comunità, e su qualsiasi argomento, compresi quelli di cui non sai nulla. Mi sembra irrealizzabile, mentre Montesquieu… Mi interrompe: Montesquieu è noioso, non ci ho capito niente, molto meglio Rousseau perché comunque a decidere siamo noi. Mi arrendo. Temo sia un'obiezione insuperabile, se viene da un dodicenne o da un grillino. —

€ 2,50* in Italia — Venerdì 16 Aprile 2021 — Anno 157°, Numero 103 — ilsole24ore.com

* In vendita abbinata obbligatoria con Enigmistica24 (Il Sole 24 Ore € 2,00 + Enigmistica24 € 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati, Il Sole 24 Ore ed Enigmistica24 in vendita separata. Solo nelle province di AL, AT, VC e IV in abbinamento obbligatorio con Il Monferrato a € 1,00 in più del prezzo del bisettimanale (€ 1,50 in più in presenza di un allegato a pagamento al Sole 24 ORE).

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Superbonus 110%
General contractor, niente sconti sulle attività solo di coordinamento
Gavelli e Latour —a pag. 33

Plus 24
I rischi per chi decide d'investire nelle valute dei Paesi emergenti

—domani con il quotidiano a 0,50 euro

STOXX 600 438,55 +0,45% | FTSE MIB 24528,69 -0,19% | €/$ 1,1970 +0,05% | SPREAD BUND 10Y 102,00 -2,30 Indici & Numeri → p. 43 a 47

Deficit all'11,8% e debito record al 159,8%

Misure per la ripresa

Via del governo al Def: 40 miliardi per finanziare il decreto sostegni bis

Draghi ai ministri: il faro è la crescita, «visione espansiva per l'economia»

Complice il nuovo deficit aggiuntivo da 40 miliardi approvato ieri per finanziare il decreto «sostegni-bis», il Documento di economia e finanza esaminato dal Consiglio dei ministri fotografa il debito più alto degli ultimi 100 anni: nel 2021 arriva al 159,8% del Pil. A spingere il passivo è un altro primato: il deficit schizza all'11,8%, 2,3 punti più dell'anno scorso. Franco: «Ridurre il debito bussola per il governo». Draghi ai ministri: «Centrale l'obiettivo crescita».
Rogari e Trovati —a pag. 3

I FOCUS

RECOVERY E FONDI NAZIONALI
Investimenti, oltre 70 miliardi di deficit in più nel 2022-2033
Rogari e Trovati —a pag. 3

LE NUOVE TASSE
Riforma fiscale nel secondo semestre, prime scintille politiche
Marco Mobili —a pag. 3

LIQUIDITÀ
Prestiti garantiti verso la proroga a fine anno, estesa la moratoria
Laura Serafini —a pag. 2

Semplificazioni: 110% senza doppia conformità, codice appalti rivisto

Verso il decreto

Nelle prime bozze Valutazioni d'impatto ambientale più veloci

Si scalda il lavoro sul decreto Semplificazioni, con proposte, testi normativi e relazioni che arrivano a Palazzo Chigi da singoli ministeri o commissioni interministeriali. Dalle prime bozze emerge un codice degli appalti semplificato ma non cancellato: per le valutazioni ambientali obiettivo di tagliare i tempi da 330 a 170 giorni; appalti integrati; ipotesi di proroghe su danno erariale e abuso d'ufficio; affidamenti senza gare; estensione del silenzio-assenso. E superbonus 110% senza doppia conformità.
Santilli —a pag. 4

Edizione chiusa in redazione alle 22

RUGGERO SCARDIGNO

BOOM DI ORDINI
Macchine utensili: balzo del 49% nel primo trimestre
Luca Orlando —a pagina 8

LA LOTTA AL COVID

STUDIO DI OXFORD
Pfizer e Moderna, trombosi simili ad AstraZeneca
—a pag. 5

738mila
VACCINI IN GERMANIA
Record di vaccini in Germania con 738.501 dosi in 24 ore

INTERVISTA A FEDRIGA
«Sulle riaperture il Governo deve dare un segnale»
Barbara Fiammeri —a pag. 5

Riaperture. Massimiliano Fedriga

Uffici vuoti al 70%, via agli scambi

Spazi da condividere

Spazi aperti ai residenti e alla contaminazione: sarà l'evoluzione degli uffici, svuotati da pandemia e smart working? Nelle moderne torri delle grandi città l'occupazione è sotto il 30%, c'è abbondanza di superfici vuote. Da qui l'iniziativa Hub Quarter, appena lanciata in Italia, una rete per mettere a sistema la condivisione di spazi inutilizzati.
Dezza —a pag. 17

Rimadesio

Velaria pannelli scorrevoli, Eos mensole.
Design Giuseppe Bavuso

Afghanistan

I COSTRUTTORI DI SCUOLE E IL FUTURO PIÙ INCERTO

di Marco Nlada

L'annuncio del ritiro Usa e Nato dall'Afghanistan non è una bella notizia per chi, come me, opera in quel Paese dal 2005 in campo umanitario. In 16 anni abbiamo costruito 15 scuole per 7 mila alunni (5mila ragazze, *nella foto studentesse a Kabul*). Ora il futuro si fa più incerto. —a pag. 12

PANORAMA

STATI UNITI
Sanzioni a Mosca per i cyber attacchi ma Biden annuncia: l'invito a Putin resta

Gli Stati Uniti hanno annunciato sanzioni contro Mosca in risposta alle interferenze alle elezioni presidenziali e ai cyber attacchi: colpito il debito sovrano russo con il divieto alle istituzioni finanziarie Usa di acquistare bond. Espulsi 10 diplomatici russi. Reazione dura di Mosca: alzato il livello dello scontro, reagiremo. Biden ha però detto che resta valido l'invito a Putin per un incontro. —a pagina 12

MERCATI
Inflazione, tassi e politica Fed freno alla caduta del dollaro
Andrea Gennai —a pag. 28

ECONOMIA CIRCOLARE
Feralpi, plastica riciclata per produrre l'acciaio

Nell'acciaieria Feralpi di Lonato del Garda (Brescia) dopo due anni di test è stato avviato il processo industriale per usare la plastica riciclata dai rifiuti nella produzione dell'acciaio. —a pagina 18

ELEZIONI COMUNALI
ROMA, SE RAGGI BATTE IL PD PERDE AL BALLOTTAGGIO
di Roberto D'Alimonte —a pagina 10

Moda 24

Pmi e strategie
La linea junior tenta il rimbalzo e amplia le licenze
Silvia Pieraccini —a pag. 23

24+ ilsole24ore.com

Inchieste
Ibrahimovic e la catena del gioco online sull'asse Larnaca-Stoccolma

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE
1 mese a 1€. Per info:
ilsole24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Venerdì 16 aprile 2021
Anno LXXVII - Numero 104 - € 1,20
Santa Bernardetta Soubirous

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

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

NUOVA CONFUSIONE SU ASTRAZENECA

Sono gli scienziati i veri no vax

Pubblicato ieri uno studio di prof. che dicono ai giovani «Covid uccide meno delle dosi»

Ce l'hanno col siero di Oxford ma i loro numeri non sono veri Avanti così scapperanno tutti

Anche al Cts si danno i numeri Draghi non lasci decidere loro Tocca a lui scegliere, lo faccia

DI FRANCO BECHIS

L'ultima perla è arrivata ieri da un documento pubblicato sul Corriere della Sera da un gruppo di professoresse che si firmava «Scienziate per la società». Dopo una lunga spiegazione sulle trombosi che sarebbero provocate dal vaccino (...)

Segue a pagina 3

Il Tempo di Oshø

La Taverna restituisce il vitalizio a Formigoni

a pagina 10

I soldi del Recovery Fund

Draghi riceve Lega e M5s ma non svela i suoi piani

DI FRANCESCO STORACE

Mario Draghi chiede unità agli alleati e aumenta ancora i fondi per sostenere gli investimenti previsti con il Piano nazionale di ripresa e resilienza alla base dei finanziamenti europei: lo Stato calerà 30 miliardi in più sul tavolo, la cifra ammonterà a 232 miliardi di euro. (...)

Segue a pagina 9

Oggi si inizia a trattare

Le proposte delle Regioni per riaprire al più presto

Frasca e Mineo alle pagine 6 e 7

Assunzioni «facili»: dopo Allumiere casi a Ladispoli, Tivoli e Civitavecchia. Indaga anche Roma

Concorsopoli si allarga ad altri comuni

Troppo piccole per le nuove regole

Una palestra su due non riuscirà a riaprire

Verucci a pagina 15

••• Lo scandalo Concorsopoli sulle assunzioni «facili» ad Allumiere si allarga a macchia d'olio. Dopo la prima indagine aperta a Civitavecchia, ora indaga anche la Procura di Roma. Emergono assunzioni politiche anche nei Comuni di Ladispoli, Civitavecchia, Tivoli, Anguillara, Monterotondo.

Magliaro a pagina 16

Inutile prenotare la prima dose

Il Lazio ha esaurito i vaccini per gli over 80

Sbraga a pagina 17

Europa League: Ajax eliminato

La Roma in semifinale sfiderà il Manchester Andata in trasferta il 29

Austini e Carmellini alle pagine 28 e 29

Il diario

di Maurizio Costanzo

Mi stupisco sempre a leggere le notizie che riguardano gli animali. Sentite questa: alcuni studiosi affermano che i cani rubano più facilmente al buio in quanto capiscono che in quel momento nessuno li può guardare e quindi scoprire. Questo significherebbe che i cani sanno quando li guardiamo e quando no. Ho sempre avuto cani nella mia vita e non ho mai dubitato che si accorgessero quando li guardavo, come io mi accorgevo quando loro guardavano me. Forse gli studiosi volevano dire altro e io non l'ho capito.

Venerdì 16 Aprile 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 88 - 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

10416

IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Superbonus garantito per gli enti non commerciali

Poggiani a pag. 28

In arrivo un caos Ue sui passaporti vaccinali: Bruxelles prepara il suo, ma qualche Paese ne ha già uno pronto

Tino Oldani a pag. 8

www.italiaoggi.it

ItaliaOggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON ItaliaOggi

Disponibile anche sul sito www.classabbonamenti.com

Esenzione Iva in balìa del fisco

L'Amministrazione fiscale può cambiare idea sull'agevolazione riconosciuta in precedenza e pretendere, da un certo momento, il versamento dell'imposta

L'amministrazione finanziaria può cambiare idea sull'esenzione dall'Iva riconosciuta in precedenza e pretendere, da un certo momento in poi, il pagamento dell'imposta, senza per questo violare il legittimo affidamento del contribuente che ha, invece, continuato a qualificare le proprie operazioni esenti. In tal caso, il contribuente non può rivalersi sui propri clienti dell'imposta pretesa dall'amministrazione.

Ricca a pag. 26

DECRETO SOSTEGNI BIS

Prima casa, aiuti alle giovani coppie per l'acquisto

Bartelli a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Iva *- Dietrofront dello Stato sull'esenzione, la sentenza della Corte Ue*

Superbonus *- I chiarimenti sulla fruizione da parte degli enti non commerciali*

Concorsi *- Il protocollo della Funzione pubblica*

GATTI (GABETTI)

Il low cost cancellato dal Covid, anche nell'immobiliare

Valentini a pag. 10

Sapelli: teniamo i piedi in troppe scarpe Erdogan fa il suo mestiere, Italia e Ue no

La strategia geopolitica di Erdogan mette a repentaglio gli interessi italiani anche in Libia? «Erdogan fa il suo mestiere, siamo noi che non facciamo il nostro. Noi e l'Europa: manca una strategia equa e condivisa per il Mediterraneo». Così Giulio Sapelli, economista e storico. «Sulla politica estera si vedrà se Draghi è uno statista o meno. L'uscita su Erdogan, definito un dittatore, certo non depone a suo favore. È stato un errore clamoroso». Ma, avverte Sapelli, «la partita con la Turchia non è persa, i turchi sono realisti. E le nostre aziende sono molto stimate. Hanno bisogno di noi».

Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

Alessandra Galloni*, romana, 47 anni, è diventata direttore della Reuters di Londra, la più autorevole agenzia politico economica del globo. È quindi a capo di 2.500 giornalisti sparsi in 200 città del mondo. Galloni non è stata nominata in base alle quote rosa ma molto semplicemente perché è la più brava. Laurea ad Harvard, master alla London School of Economics, parla quattro lingue e in precedenza aveva lavorato, per 13 anni, anche al Wall Street Journal di NY che è l'indiscussa Bibbia della finanza e dell'economia globale. Un tempo, neanche in Uk, c'erano donne direttrici di grandi giornali. Ma negli ultimi anni esse hanno conquistato i vertici di: Financial Times, il Guardian, il Sunday Times, l'Evening Standard, il Sun, il Sunday Mirror, il Daily Mirror con una progressione rapidissima. In Italia purtroppo ancora nessuna donna dirige un giornale nazionale. Ma a ItaliaOggi c'è già una vicedirettrice e molte giornaliste di punta. Senza quote rosa. Ma solo per loro merito.*

Con «La riforma dello sport» a € 6,00 in più

1.407.000 Lettori (Audipress 2020/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 163 - Numero 104

QN Anno 22 - Numero 104

LA NAZIONE

VENERDÌ 16 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

Guida alla seconda dose. E arriva il Curevac

Ursula von der Leyen si è vaccinata con AstraZeneca

Servizi alle pagine **5**, **6** e **7**

Migliorano i dati di Firenze

Tanti ricoveri Ma la Toscana resta arancione

Ulivelli a pagina **8**

ristora INSTANT DRINKS

Bar, scuole, spettacoli: ecco le regole

Le Regioni: al più presto ristoranti aperti anche in zona rossa. Consumazioni al bancone nei caffè, dove si potrà giocare a carte Chiesto il via libera per palestre e piscine. Al cinema e a teatro senza mascherina se seduti. Il governo: tutti in aula dal 3 maggio

Coppari e **Neri** alle pagine **3** e **4**

La ritirata dopo vent'anni

Afghanistan È finita come in Vietnam

Cesare De Carlo

Sette secoli dopo i Vespri (siciliani) un'altra guerra dei vent'anni arriverà a conclusione. Quella in Afghanistan. E la cosa ci riguarda ancora perché in quel lontano ottobre 2001 gli italiani erano al fianco degli americani. Intervento Nato. Gli Stati Uniti avevano subito un attacco devastante per mano di Al Qaeda basata in Afghanistan. E un attacco a uno dei suoi membri – recita l'articolo 5 dello Statuto – va considerato un attacco all'intera alleanza. Di qui l'ultimatum al regime talebano, il suo rifiuto a estradare Osama Bin Laden, l'invasione.
Ebbene l'11 settembre, ventesimo anniversario, i pochi americani e gli ancor meno alleati rimasti se ne andranno.

Continua a pagina **2**

DROGA E RIFIUTI DELLE CONCERIE: LA 'NDRANGHETA IN TOSCANA TRA GLI INDAGATI UN SINDACO E IL CAPO DI GABINETTO DELLA REGIONE

LA MAFIA È TRA NOI

Baroni, **Brogioni**, **Puccioni** e commento di **Pini** nel **Fascicolo Regionale**

DALLE CITTÀ

Firenze

L'ex campeggio del Piazzale torna al Comune

Mugnaini in **Cronaca**

Dal Comune ai dilettanti

Società sportive, un milione di euro per ripartire

Querusti nel **Qs**

Fiorentina

Domani la sfida al Sassuolo Castrovilli fuori, Iachini ci pensa

Giorgetti nel **Qs**

Il racconto di Martina: sulla barca mi sento a casa

In viaggio con papà Soldini e la figlia in mare

Jannello a pagina **13**

Premio alla carriera al Festival di Venezia

Benigni ti voglio bene Una vita da Leone d'oro

Bogani a pagina **23**

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari* | il venerdì | Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 · N° 90 | Venerdì 16 aprile 2021 | Oggi con *il Venerdì* | In Italia € 2,00

Il calendario della ripresa "Si riapre dal 3 maggio"

Oggi la cabina di regia. Pressing delle Regioni, cautela di Draghi: meglio ripartire senza dover tornare indietro
In zona gialla sì a bar e ristoranti a pranzo. Scuola in presenza ovunque. Posti limitati in cinema e teatri

Lega e Meloni contro Speranza. Letta e Conte: una vergogna

La svolta sulle riaperture arriverà all'inizio di maggio. Le scuole torneranno in presenza, anche in zona rossa. Sì a bar e ristoranti in zona gialla. E ai primi di giugno ripartiranno altre attività. Il premier Mario Draghi punta su aperture «graduali e irreversibili», per evitare di «decidere la ripartenza di un settore e poi dover tornare indietro». Sarà decisivo l'andamento dei contagi da Covid e del piano vaccinale. Lega e Fratelli d'Italia attaccano il ministro della Salute, Roberto Speranza, difeso da Letta e Conte.

I servizi ● *da pagina 2 a pagina 13*

Il commento

Serve uno scudo per l'economia

di **Carlo Cottarelli**

La parola magica di questa settimana è ripartenza. Tutti ne parlano, tutti la vogliono. Ma che prospettive ci sono effettivamente per una rapida ripresa? Possiamo essere ottimisti?

● *a pagina 34*

Il racconto

Saremo a lungo in felicità vigilata

di **Natalia Aspesi**

Vaccinate o no, le star della pandemia, cioè noi vecchi, non abbiamo tutti una gran fretta di tornare a correre e saltellare o anche solo deambulare con necessario bastone, liberi e felici fuori casa.

● *a pagina 35*

Il numero uno di BlackRock

Fink: "Il capitalismo ci ha salvato dal virus Seguite l'esempio di noi americani"

di **Mario Platero** ● *a pagina 15*

▲ **L'abbraccio** Nella foto vincitrice del World Press Photo l'85enne Rosa stringe un'infermiera dopo cinque mesi di isolamento in una Rsa brasiliana

Mappamondi

Zelensky: i russi in Donbas minacciano anche la Ue

dal nostro inviato
Pietro Del Re

KIEV

Ai nostri confini Mosca ha ammassato i soldati», dice il presidente dell'Ucraina Zelensky.

● *a pagina 18*

Raúl lascia ora ma il castrismo a Cuba è morto assieme a Fidel

di **Norberto Fuentes**

Consapevole del fatto che la potente mistica della Rivoluzione si spegneva con Fidel, Raúl Castro affrontava la sua prova del fuoco.

● *a pagina 19*

Le regole di Bruxelles

Privacy, il codice dell'intelligenza artificiale

di **Alberto D'Argenio**

La stessa Ursula von der Leyen a febbraio parlando delle prossime norme europee sull'intelligenza artificiale aveva citato Yuval Noah Harari: «Gli umani sono sempre stati più bravi ad inventare nuovi strumenti che a usarli in modo saggio».

● *alle pagine 38 e 39*

Domani Robinson

Safran Foer "Il futuro è vivere con lentezza"

di **Antonio Monda** ● *a pagina 37*

Eliminato l'Ajax

Europa League la Roma in festa È tra le 4 regine

di **Matteo Pinci** ● *a pagina 42*

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

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

Prezzi di vendita all'estero: 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 "Il Mondo di Dante" € 11,90

N2

Benigni, Leone d'oro "Un onore immenso"

FULVIA CAPRARA E L'INTERVISTA A NICOLA PIOVANI – P. 24

BUFFO E SERIO NOI LO AMIAMO

ALBERTO BARBERA*

Roberto Benigni è un "unicum" nella storia dello spettacolo italiano. Lo si potrebbe definire un mattatore, definizione un tempo riservata all'attore che fa convergere su di sé l'attenzione del pubblico. – P. 24

www.acquaeva.it

LA STAMPA

VENERDÌ 16 APRILE 2021

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

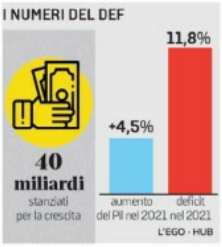
1,50 € II ANNO 155 II N.104 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

www.acquaeva.it

APPROVATO IL DEF

Il governo mette trenta miliardi oltre il Recovery

PAOLO BARONI
LUCA MONTICELLI



Prima gli aiuti alle imprese e il rilancio degli investimenti per risalire dal buco nero della crisi. Dopo, con la pandemia alle spalle, si affronterà il problema del debito. È la strategia delineata dal governo nel Def, approvato ieri dal Consiglio dei ministri. Anche il via libera alla richiesta di scostamento di bilancio da 40 miliardi è un altro tassello della politica economica tracciata dall'esecutivo. Positiva la spinta da 66 miliardi con lo sblocco di 58 grandi opere. – PP. 2-3

IL COMMENTO

PIANO GIUSTO PIENO DI RISCHI

MARCO ZATTERIN

Se va bene non siamo rovinati. Forse. Il Def con cui il governo Draghi prova a rimettere in carreggiata l'Italia piegata dalla tragedia pandemica indica un percorso sulla carta credibile. Lo fa con una deviazione di bilancio senza pari in Europa (40 miliardi), mentre tenta il rilancio scalando una sdrucciolevole montagna di debito, costruendo reti, investendo sulle persone, riformando il riformabile. Può funzionare.

CONTINUA A PAGINA 21

IL PROGETTO DELLE REGIONI PER BAR, RISTORANTI, PISCINE E TERME. A GIUGNO VIA I DIVIETI

"Riapriamo tutto in un mese" Draghi: Salvini, basta dispetti

Dal premier altolà alla Lega, mentre FdI chiede le dimissioni di Speranza

LA LETTERA

STO CON CREMONINI LA MUSICA RIPARTA

STEFANO BONACCINI*

Gentile direttore, ho letto l'appello lanciato ieri da Cesare Cremonini sul vostro giornale. Le riflessioni di un grande artista meritano davvero di essere prese sul serio. – P. 21

LA POLEMICA SOCIAL

IO, BERLINO EST E "GASSMANN SPIA"

ENRICO RUGGERI

La prima considerazione va fatta sul mondo social. In realtà se io fossi stato a cena con Alessandro Gassmann e gli avessi fatto questa battuta avrebbe riso lui per primo. – P. 8

Arriva il piano delle Regioni: di fronte al calo dei contagi, tutto aperto in un mese. Il progetto presentato al governo riguarda bar, ristoranti e piscine. FdI chiede le dimissioni di Speranza e Draghi bacchetta la Lega: basta dispetti. Tra aprile e giugno arriverà il triplo dei vaccini. Per il ministro della Salute "si può guardare con fiducia al futuro, dal momento che presto saranno al sicuro anziani e fragili". SERVIZI – PP. 4-8

IL REPORTAGE

Il Brasile intuba i pazienti da svegli, è strage di bambini

EPA/MADS NISSEN/POLITIKEN/PANOS PICTURES/WPP

L'abbraccio di un'infermiera a una paziente: è la foto dell'anno GUANELLA E MINUCCI – PP. 9 E 23

L'ANALISI

UNA TRAGEDIA UMANITARIA

CARLO PETRINI

«Un vero approccio ecologico diventa sempre più un approccio sociale che deve integrare la giustizia nelle discussioni sull'ambiente, per ascoltare tanto il grido della terra quanto il grido dei poveri». Questa affermazione è stata ripetuta dal Papa in occasione del Sinodo Panamazzonico nell'ottobre 2019. Sono stato testimone di questo evento e ho ascoltato le voci delle comunità indigene per il riconoscimento dei loro diritti, delle terre che abitano, della loro cultura e della loro spiritualità. Pochi mesi dopo, all'inizio del 2020 il coronavirus si è abbattuto sulle popolazioni della foresta già minacciate da due enormi calamità: la deforestazione e il cambiamento climatico.

CONTINUA A PAGINA 21

LA CONSULTA

CHI SI LAVA LE MANI SULL'ERGASTOLO

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

La Corte costituzionale, nel caso della disciplina dell'ergastolo ostativo, ha annunciato che nuovamente intende procedere affermando che la legge in vigore è incostituzionale, ma che la materia richiede l'intervento del Parlamento. Sospeso il giudizio per permettere di provvedere, la Corte deciderà con sentenza dopo la nuova legislazione o in mancanza. GRIGNETTI – P. 21

IL CASO REGENI

I GENITORI DI GIULIO "ORA CHI SA PARLI"

CLAUDIO REGENI
PAOLA DEFFENDI
ALESSANDRA BALLERINI

Grazie alla redazione di Al Araby siamo venuti in contatto con due fondamentali testimoni che hanno aggiunto tasselli importanti a quel doloroso mosaico di verità che stiamo tentando di ricostruire da 5 anni. Molti altri si stanno facendo avanti a conferma di quanto auspicavamo: il tempo e la coscienza sono ottimi alleati. – P. 13

IL DIBATTITO

MALIKA, L'ISLAM E IL PREGIUDIZIO

KARIMA MOUAL

Malika Chalhy, la ragazza cacciata di casa dai genitori, insultata e minacciata dalla famiglia perché lesbica, è italiana. La sua storia ha fatto il giro dei social e dei tg creando un cordone di solidarietà da più parti sino a raccogliere con un crowdfunding 130 mila euro per non lasciarla per strada. Empatia, solidarietà e grande civiltà da una comunità, che sa sorprenderci. – P. 21

BUONGIORNO

Il pane quotidiano

MATTIA FELTRI

Come tutti i padri, la sera torno a casa e talvolta mi tocca di puntellare i figli nello studio. L'altro giorno mio figlio dodicenne chiede una mano per l'interrogazione su Voltaire, Montesquieu e Rousseau. È il mio pane, gli dico. E mi metto lì. Seguendo il libro di testo (ben fatto) parto con benevolenza su Voltaire, il trattato della tolleranza, l'eguaglianza fra gli uomini e la dignità della loro fede, la necessità di scansare i pregiudizi e la superstizione, di illuminare di ragione la convivenza eccetera. Passo a Montesquieu e il mio ardore si fa febbrile: l'intollerabilità dell'assolutismo, la separazione dei tre poteri che si controllano reciprocamente, una trinità laica che da oltre due secoli e mezzo è a fondamento delle democrazie liberali, e il mio tono di voce si fa quasi oracolare. Ed eccoci a Rousseau. Si vabbè, per carità, interessante, il buon selvaggio, la società che corrompe, l'idea del governo dei cittadini e della volontà generale, e il mio dovere è fatto. Gli domando: dei tre, chi preferisci? Rousseau, risponde, perché comandiamo tutti. L'equivoco è sempre lo stesso e devo ricominciare: la volontà generale, gli dico, non è il volere della maggioranza, la volontà generale emerge quando tu sai scegliere non quello che è meglio per te ma è meglio per la comunità, e su qualsiasi argomento, compresi quelli di cui non sai nulla. Mi sembra irrealizzabile, mentre Montesquieu… Mi interrompe: Montesquieu è noioso, non ci ho capito niente, molto meglio Rousseau perché comunque a decidere siamo noi. Mi arrendo. Temo sia un'obiezione insuperabile, se viene da un dodicenne o da un grillino.

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?
COLPO UNDER?
SONNO DISTURBATO?
Dalla ricerca scientifica nasce
LAILA
Nuovo farmaco con estratto Silexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.
LAILA
Più spazio alla vita.
CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

DOMANI LA 2ª USCITA: PAPERINO E I MUTAMENTI CLIMATICI
LA GRANDE SCIENZA Disney
© Disney

BORSA -0,19% 1€ = $1,1970

BORSE ESTERE			
Dow Jones	34.094	Euro-Yuan	7,8129
Nasdaq	14.030	SPREAD	
S&P 500	4.168	Btp-Bund 10Y	105,10
Francoforte	15.256	RENDIMENTI	
Zurigo	11.199	Btp 10 Y	0,7310
Londra	6.964	Bund 10 Y	-0,2900
Parigi	6.234	FUTURE	
VALUTE		Euro-Btp	148,04
Euro-Sterlina	0,8678	Euro-Bund	173,04
Euro-Yen	130,14	Ftse Mib	24.290
Euro-Fr.Sv.	1,1046		

Gruppo Moby, il tribunale di Milano chiede il fallimento di Cin (Tirrenia)

Entro l'udienza del 6 maggio la compagnia dei traghetti deve definire assieme ai commissari il rimborso di 180 mln

Montanari
a pagina 15

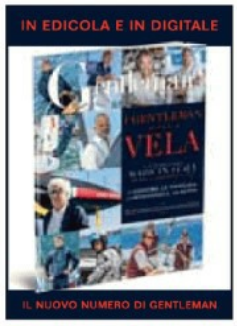
MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Arnault: sono ottimista sul 2021 del gruppo Lvmh

Nel primo trimestre ricavi in crescita del 32% per il big del lusso

Camurati
in *MF Fashion*

Anno XXXII n. 074
Venerdì 16 Aprile 2021
€2,00 Class editori



I MERCATI VOGLIONO ARCHIVIARE LA CRISI COVID

Borse europee mai così in alto

*L'indice **Stoxx** delle 600 aziende più importanti dell'Ue registra un nuovo **record** Il ceo di Pfizer: a ottobre ritorno alla **normalità**. I listini credono alla guarigione Mef e **Palazzo Chigi** dopo l'allarme di* MF*: la super **Borsa spa** resterà a Milano*

STELLANTIS, NEL 2030 IL SORPASSO DELL'ELETTRICO. UNA FABBRICA DI BATTERIE A TORINO?

IL 54% VOTA PER IL NUOVO CEO

I soci di Unicredit dicono di sì a Orcel e al super-stipendio Piano a settembre

MOTORE ITALIA

L'Emilia Romagna sulle ali dell'innovazione

VOGLIA DI SHOPPING

Carburanti, l'Api dei Brachetti Peretti guarda alle raffinerie di Esso Italia

Il Piccolo

Trieste

Partita la progettazione dei binari verso l' area ex Aquila a servizio del futuro terminal ungherese e del previsto impianto siderurgico che il ticket Metinvest-Danieli punta a creare alle Noghere

Rete ferroviaria in porto Prende il via l' intervento sul nodo di Aquilinia

DIEGO D' AMELIO

ECONOMIA

La partita delle infrastrutture a Trieste

Rete ferroviaria in porto Prende il via l'intervento sul nodo di Aquilinia

Da Arvedi ad ArcelorMittal Di Mastromatteo verso Taranto

trieste Ingegneri al lavoro sui progetti e alcune gare pronte a partire. La rivoluzione ferroviaria nel porto di Trieste prende corpo e, se Rfi ha appena annunciato l' avvio delle opere a Campo Marzio, è cominciato l' intervento che rimetterà in piedi il nodo di Aquilinia, a servizio del futuro terminal ungherese e dell' impianto siderurgico che il ticket Metinvest-Danieli valuta di creare alle Noghere. I 190 milioni del piano complessivo sono già finanziati, mentre dipende dal Recovery Plan l' arrivo dei 70 milioni per la nuova stazione di Servola, che sorgerà al posto della Ferriera.

Campo MarzioL' Autorità portuale è pronta a bandire la gara per il rifacimento dei 16 chilometri di binari interni al Porto nuovo. Il progetto è approvato e si prevede di dare il via al cantiere l' anno prossimo per concludere entro il 2023. Oltre ai binari, si sostituiranno i deviatoi, che saranno automatizzati e non più attivati manualmente. Rfi ha già provveduto dal canto suo all' allungamento delle aste di manovra della stazione di Campo Marzio e nei prossimi anni costruirà un fascio di 10 nuovi binari, di cui 4 lunghi 750 metri.

Il piano dell' Ap si basa a sua volta sulla costruzione di 6 binari di arrivo e partenza a servizio dei Moli V e VI, mentre il VII avrà il suo allaccio diretto, grazie a una galleria di 30 metri che lo collegherà alla stazione di Campo Marzio. Tutto dovrà essere pronto entro il 2025, quando i traffici saranno gestiti dall' interno di una sala operativa congiunta Rfi-Ap e sarà abbattuto il muro che separa i binari della stazione da quelli dell' area portuale. Verrà così creato un punto franco unico, mentre i treni potranno entrare e uscire per la prima volta dal porto grazie alla trazione elettrica, usando i locomotori diesel solo per le manovre in banchina.

Il costo ammonta a circa 140 milioni: una sessantina a carico di Rfi e 77 spesi dall' Ap.

Si tratta della parte più cospicua dei 190 milioni complessivi di investimenti che Rfi e Ap hanno già interamente finanziato, con lo scopo di arrivare in cinque anni al raddoppio della capacità ferroviaria dello scalo, che oggi può movimentare fino 14 mila treni all' anno:molto vicini al record di 10 mila generato dal porto nel 2019. Il presidente Zeno D' Agostino conta ora sul Recovery Plan, che ha stanziato 80 milioni per lo sviluppo ferroviario dell' intero scalo. Le risorse del Pnrr permetteranno all' Autorità di ridurre il ricorso all' indebitamento.

AquiliniaMolto si sta muovendo pure nell' area dell' ex Aquila. Lo sviluppo della banchina ungherese attende anch' esso il Recovery, ma ora anche il possibile stabilimento siderurgico di Metinvest e Danieli richiede linee su ferro efficienti.

I lavori per l' elettrificazione del binario da Servola fino alla stazione di Aquilinia sono cominciati, poi da lì si procederà con locomotore diesel verso il terminal magiaro e i capannoni di FreeEste a Bagnoli, utilizzando binari che spetterà all' Ap rimettere in funzione.

La gara per il binario diretto a FreeEste è imminente e la progettazione di quello fra Aquilinia ed ex Aquila è partita, con l' auspicio di ultimare le opere entro il 2023. I programmi dicono infatti che per quella data sarà rimessa in funzione da Rfi la stazione di Aquilinia. La realizzazione del comprensorio costerà 35 milioni: 27 a carico di Rfi e 8 dell' Autorità portuale. Una volta a regime, i treni lasceranno la parte sudorientale del porto, uscendo da Trieste dalla

nuova bretella, che consente l' immissione nella galleria di cintura, senza transito per Campo Marzio.

ServolaI 190 milioni si completano con i 7 utilizzati per la bretella e i 5,5 spesi per riattivare

Il Piccolo

Trieste

la linea Transalpina, che collega porto e Interporto di Fernetti.

Mancano invece ancora tutte le risorse indispensabili per la nuova stazione di Servola, su cui avevano messo gli occhi i cinesi di Cccc, ritiratisi poi tanto da questa partita quanto da quella di Aquilinia.

L' impegno è da 70 milioni, necessari a costruire un possente snodo ferroviario al posto dell' area a caldo: dovrebbe pensarci il Pnrr, che per Servola prevede 100 milioni tra copertura dei costi di bonifica, dragaggi e infrastrutturazione del terminal.

La parte ferroviaria sarà progettata col supporto di Rfi: servirà i traffici della Piattaforma logistica, del futuro Molo VIII e dell' area sudest del porto.

Per procedere bisognerà ultimare le demolizioni e realizzare i piazzali: per adesso si comincerà ad utilizzare a breve binari di nuova creazione all' ex Scalo legnami.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Fatto Quotidiano

Venezia

Lo dico al Fatto

Venezia e Grandi Navi. Il bando "Fuori dalla Laguna" è ingannevole

PIAZZA GRANDE

PERCHÉ DIPINTI E SCULTURE HANNO COME IMMAGINE ICONICA LA MADONNA NERA

Venezia e Grandi Navi Il bando "Fuori dalla Laguna" è ingannevole

Il Bando governativo per un progetto finalizzato a portare le Grandi Navi Fuori della Laguna di Venezia rimane assai vago, non precisando il punto dove esse saranno sistemate. Si pensa che il problema sia risolto per il solo fatto di non vederle più passare per il Bacino di S. Marco davanti al Palazzo Ducale. I confini della Laguna per legge e per la giurisdizione che vi ha ancora su di essa l' attuale ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, cominciano all' inizio delle dighe Foranee dalla parte del Porto di Lido, di Malamocco e di Chioggia fino alla terraferma. Il "Fuori della Laguna" comincia al di là di questi confini. Tuttavia fin dal decreto Clini-Passera di 10 anni fa, questo Fuori della Laguna è stato utilizzato in realtà come slogan fuorviante e ingannevole soprattutto dai sostenitori del progetto Duferco-De Piccoli e in particolar modo dal Comitato NO ! GRANDI NAVI . Anche dal senatore Felice Casson in un' intervista di qualche giorno fa a un giornale locale. Tale progetto infatti prevederebbe un approdo di Grandi Navi all' interno della Laguna, al di qua delle dighe foranee, lato diga di Treporti Cavallino, zona ambientale ad alto tasso turistico e a 500 metri di distanza dalla recente Isola del Mose. Il pericolo (che quasi nessuno conosce e che non viene mai nominato) derivante dall' attuazione di tale progetto è che esso è obbligato allo scavo di ben 2.3000.000 metri cubi di fondale (forse qualcosa meno poiché solo recentemente il Duferco-De Piccoli ha ridotto la presenza delle banchine di attracco). Lascio immaginare le conseguenze devastanti che un tale scavo comporterebbe sulla potenza del grande volume di acqua che si abbatterebbe nel bacino lagunare in cui si trova la città di Venezia, con un effetto di aumento dell' acqua alta e corrosione ulteriore sulle circostanti barene. Uguali problematiche derivano dall' ingresso delle Grandi Navi per il porto di Malamocco percorrendo il Canale dei Petroli (assieme a un traffico commerciale) per giungere alla Marittima. Anche qui sono necessari scavi di fondali ugualmente deleteri. Occorre convincersi che non ci sono soluzioni su questo problema nel voler far coesistere due elementi incompatibili: la città e il suo ecosistema con la crocieristica com' è prospettata attualmente. Il Fuori della Laguna dovrebbe essere off-shore in mare (demenziale) o altro porto come Trieste o altri luoghi che hanno il porto fuori della città, non come Venezia che ce l' ha al suo interno. Se la mettiamo sul piano della salvaguardia dei valori occupazionali relativi alla crocieristica, allora bisogna puntare su navi di stazza ben minore dei modelli attuali spinti sempre di più a un gigantismo estremo. Ne beneficerebbe soprattutto la qualità del turismo e gli insostenibili flussi che ne stanno distruggendo l' anima.

Enrico Ricciardi.

Corriere del Veneto

Venezia

Marghera, sfida a 4 sul terminal Proteste sulle navi in Marittima

Msc anticipa al 5 giugno. De Falco «spinge» Duferco: congelare il concorso di idee

Alberto Zorzi

Venezia&Mestre

Marghera, sfida a 4 sul terminal Proteste sulle navi in Marittima

Msc anticipa al 5 giugno. De Falco «spinge» Duferco: congelare il concorso di idee

«Laguna salva ma 3V Sigma non paga il servizio»

Pd: «Solo uno spot senza strategia»

Liberato l'equipaggio sequestrato dai pirati

I marinai erano a bordo della «Davide B» dell'imprenditrice veneziana De Poli

VENEZIA Il bando scadeva ieri alle 17 e sono stati quattro i soggetti che hanno presentato un' offerta: i nomi si sapranno solamente martedì con l' apertura delle buste, ma saranno loro a contendersi la progettazione di fattibilità del nuovo terminal crociere sulla sponda nord del canale nord di Porto Marghera: un investimento che secondo l' Autorità di sistema portuale dovrebbe essere di 41 milioni di euro tra edifici, escavi, sistemazione della banchina e viabilità, anche se nel 2017 la stima era stata di 62 milioni.

Va dunque avanti l' iter degli approdi in zona industriale, mentre ieri Msc ha confermato ufficialmente le notizie sulla ripartenza delle proprie navi da Venezia. Rispetto al 12 giugno che era emerso tra i rumor s del settore, la compagnia ha deciso di anticipare di una settimana e dunque la prima ad arrivare in laguna sarà la Orchestra il 5 giugno: farà scalo in città ogni sabato della prossima estate e poi andrà a Bari, Corfù, Mykonos e Dubrovnik. Ogni domenica a partire dal 20 giugno arriverà invece la Magnifica, che poi proseguirà per Bari, Atene-Pireo, Mykonos e Spalato.

Ormai è certo, ancor più visto l' anticipo, che le prime navi continueranno ad arrivare alla Marittima passando davanti a San Marco. E c' è chi garantisce che quest' anno sarà comunque impossibile allestire quegli «approdi diffusi» nelle banchine container Tiv e Vecon, che comunque richiedono degli interventi: troppo complicato ottemperare en plein air ai protocolli Covid, che prevedono che tutti i passeggeri facciano un tampone rapido prima di imbarcarsi e che si adatterebbero meglio agli spazi della Marittima. Questo però ha ovviamente scatenato le polemiche di chi è contrario alle grandi navi. «Tanti proclami per poi non cambiare davvero niente - sbotta il consigliere comunale Giovanni Andrea Martini (Tutta la città insieme) - E' così che si salvaguardano la città, i suoi abitanti, l' ambiente lagunare?». «Il solito bidone all' italiana», accusa AmbienteVenezia, che con gli altri componenti del comitato No grandi navi si troverà domani pomeriggio per un tavolo cittadino in campo Santa Maria Formosa. L' ex docente e membro della Via Andreina Zitelli, invece, sostiene che le navi non abbiano l' autorizzazione ad arrivare in Marittima. «La deroga al divieto posto nel 2012 dal decreto Clini-Passera può arrivare solo una volta individuata la soluzione alternativa - spiega - L' unica soluzione è il terminal Venis Cruise 2.0 alla bocca di Lido».

Cioè il progetto firmato da Cesare De Piccoli e Duferco, per il quale secondo i progettisti servirebbero 28 mesi di lavori e 180 milioni di euro di investimento, oltre ai costi per le motonavi per trasportare i passeggeri fino alla Marittima, che resterebbe il luogo di check-in e check-out.

Intanto il decreto legge del 31 marzo scorso, che ha stanziato 2,2 milioni di euro per avviare un concorso di idee per una soluzione definitiva fuori dalla laguna sia per crociere che per container, è al vaglio delle commissioni del Senato per la conversione. Ed è proprio qui che il senatore Gregorio De Falco (l' uomo che intimò al comandante della Costa Concordia Francesco Schettino di «tornare a bordo» nel tragico incidente del 2012 che portò al Clini-Passera) ha proposto un emendamento che «lancia» il Venis Cruise e il terminal offshore ideato da Paolo Costa e «congela» il concorso di idee.

«Dopo quasi quasi 10 anni quel decreto non è mai entrato in vigore, uno Stato di diritto non può consentire una simile

ipocrisia giuridica - dice De Falco - Ci sono dei progetti in fase avanzata, il Consiglio superiore dei lavori pubblici si esprima su quelli: se non andranno bene, allora si faccia il concorso di idee». «Continuerò a chiedere un contingentamento rigoroso delle navi e soprattutto una "classe Venezia" compatibile e sostenibile», aggiunge la senatrice M5s Orietta Vanin.

Il Gazzettino

Venezia

«Crociere, per ora navighiamo a vista»

L' assessore al Turismo Venturini: «Non basta l' annuncio fatto da Msc Tante questioni restano irrisolte, a cominciare dalle regole da seguire»

ELISIO TREVISAN

Primo Piano

Il virus, la ripartenza del turismo

«Crociere, per ora navighiamo a vista»

L'assessore al Turismo Venturini: «Non basta l'annuncio fatto da Msc Tante questioni restano irrisolte, a cominciare dalle regole da seguire»

«I colossi continueranno a passare per San Marco»

De Piccoli e Duferco rilanciano: progetto a prova di Covid

CROCIERE MESTRE «A Roma devono capire che per far tornare il turismo a Venezia non basta schiacciare un bottone». Mentre la compagnia Msc rende note le date e le navi da crociera che torneranno a Venezia quest' estate, l' assessore comunale allo Sviluppo economico e alla Coesione sociale Simone Venturini lancia un appello e muove più di una critica al Governo: «Ormai lo hanno capito anche i sassi che il concorso di idee per un porto crocieristico in mare aperto è solo una proposta fantascientifica fatta per lasciare la patata bollente in mano al prossimo Governo. Purtroppo, però, non è solo sulle crociere che questo esecutivo manca nei nostri confronti, è il tema più ampio del rilancio turistico dell' intera città che ci preoccupa molto». L' assessore lamenta che ad oggi non si sanno le date di ripartenza e nemmeno le regole che dovranno essere seguite: «Ci serve subito un calendario e non dei ministri che cambiano idea un giorno sì e uno no. Altrimenti i turisti se ne andranno in Grecia o nelle isole Canarie dove le cose sono chiare e gli stessi governi stanno aspettando i visitatori a braccia aperte».

SOLO INCERTEZZE Qui in Italia, invece, neanche sulla mobilità interna al Paese ci sono certezze, figurarsi su quella internazionale, «ma d' altro canto non è che ci si possa aspettare molto da ministri che non sanno ancora distinguere tra Venezia e la sua laguna. A fatica sanno dove sono». Venturini ricorda che l' Amministrazione Brugnaro sta facendo quel che può, ad esempio, con la scelta di supportare il Salone nautico e di sostenere la Biennale di Architettura e quella del Cinema «ma abbiamo bisogno che Roma dia segnali chiari e prenda decisioni operative che favoriscano la ripartenza. L' interesse della compagnia Msc a tornare a Venezia è un ottimo segnale molto atteso da migliaia di famiglie che ormai sono alla canna del gas ma dal Governo arrivano ancora incertezze sugli approdi delle navi. E d' altro canto non è solo l' esecutivo Draghi a mancare di risposte, tutti i Governi da nove anni a questa parte, dopo il decreto Clini-Passera che impone di allontanare le navi da crociera dal bacino di San Marco, non hanno ancora individuato e realizzato un' alternativa a quel passaggio».

L' assessore ribadisce che per il Comune la risposta è una banchina nuova nella sponda nord del canale industriale Nord a Marghera, per ospitare le navi più grandi, e l' utilizzo della Marittima («terminal moderno e super sicuro anche dal punto di vista sanitario») da raggiungere attraverso il canale Vittorio Emanuele III al posto del bacino di San Marco: «Sistemarle temporaneamente nei terminal container di Vecon e Tiv a Marghera è assurdo per la commistione ingestibile dei traffici crocieristici e commerciali».

TANTE RICHIESTE Gli operatori portuali sono pronti da sempre a collaborare ma anche loro sono scettici sulla possibilità di portare quest' anno le navi bianche ai terminal container «anche per il fatto che non sono ancora attrezzati per dividere i traffici di camion e quelli dei bus per i passeggeri, e perché non ci sono le strutture in grado di gestire la parte sanitaria, i tamponi e il resto - commentano i coordinatori della Venezia Port Community -. A meno di accelerazioni inattese, per questa stagione appare impossibile portare le navi nei terminal provvisori». Le due Msc, dunque, attraccheranno alla Marittima passando ancora per il bacino di San Marco, e il loro arrivo è considerato un

grande segnale per l' intero settore: «Due navi di quelle dimensioni riattivano parte di Vtp, dei portabagagli, delle hostess, delle guide, dei gestori di tutti gli altri servizi - continua la Port Community -. Si rimette in moto, insomma, la macchina, e Msc sarà di traino per le altre compagnie». Gli operatori portuali spiegano,

Il Gazzettino

Venezia

infatti, che ci sono già varie altre richieste per Venezia da parte di compagnie di navi grandi e piccole.

DATE E NAVI Tornando ad Msc Cruises, giusto ieri Gianni Onorato, amministratore delegato della compagnia, ha annunciato che «ora sappiamo quali sono le destinazioni e i porti europei che possiamo raggiungere quest' estate, e sono fiducioso che nelle prossime settimane saremo in grado di arricchire ulteriormente alcuni itinerari, nonché aggiungere altre navi».

Per quanto riguarda il Mediterraneo Orientale, Msc mette in gioco tre navi con scali in Italia, Grecia, Croazia e Montenegro. In particolare Msc Orchestra partirà il 5 giugno offrendo agli ospiti l' imbarco il sabato a Venezia e la domenica a Bari, per poi fare scalo nelle isole greche di Corfù e Mykonos e Dubrovnik (Croazia); e Msc Magnifica dal 20 giugno effettuerà l' imbarco a Venezia la domenica, a Bari il lunedì e Pireo per Atene il mercoledì, facendo poi scalo nell' isola greca di Mykonos e a Spalato (Croazia).

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Gli ambientalisti

«I colossi continueranno a passare per San Marco»

Primo Piano

Il virus, la ripartenza del turismo

«Crociere, per ora navighiamo a vista»

▸L'assessore al Turismo Venturini: «Non basta l'annuncio fatto da Msc Tante questioni restano irrisolte, a cominciare dalle regole da seguire»

Gli ambientalisti

«I colossi continueranno a passare per San Marco»

De Piccoli e Duferco rilanciano: progetto a prova di Covid

VENEZIA Non potevano mancare le reazioni del coordinamento di comitati e associazioni contro l' ingresso delle grandi navi in laguna alla ripresa, sia pure minima, della crocieristica a Venezia.

«Il solito bidone all' italiana - scrive Luciano Mazzolin, dell' associazione Ambiente Venezia - Le navi da crociera continueranno a passare nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca sino a quando non saranno autorizzati e realizzati gli accosti provvisori a Porto Marghera. Che forse rimarranno attivi sino a quanto il bando internazionale di idee non individuerà la soluzione di una struttura crocieristica fuori della Laguna e poi la struttura verrà finalmente costruita forse tra qualche decennio».

Per Andreina Zitelli, già docente allo Iuav ed ex componente della Commissione nazionale per la valutazione dell' impatto ambientale, nella situazione attuale le navi giuridicamente non avrebbero la possibilità di attraversare Venezia.

«Le navi non hanno alcuna autorizzazione ad entrare - dice Zitelli - non vi è alcuna deroga che possa essere invocata dopo più di un anno di sospensione. L' unica ipotesi sta nell' applicazione della norma e seguendo le procedure. Per evitare il blocco va applicato alla lettera l' art. 3 del Decreto Clini Passera : va indicata la soluzione definitiva e , solo così , in transitorio, può essere concessa deroga al divieto di entrata in Laguna.

In base al Decreto Clini Passera ci vuole un Atto della Capitaneria di Porto, su indicazione del Ministro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Due grandi navi a San Marco Si torna indietro di nove anni

In giugno Msc Orchestra e Magnifica, come prima del Clini-Passera Tempi lunghi per i terminal in mare, polemiche su Marghera

ALBERTO VITUCCI

VENEZIA

Il ritorno delle crociere

Due grandi navi a San Marco Si torna indietro di nove anni

In giugno Msc Orchestra e Magnifica, come prima del Clini-Passera Tempi lunghi per i terminal in mare, polemiche su Marghera

MSC

Due grandi navi Msc, Orchestra e Magnifica, annunciano il loro ritorno a Venezia per la partenza delle crociere nel Mediterraneo. Ma le alternative non sono pronte. E torneranno in Marittima. Nove anni dopo il naufragio della Costa Concordia e il decreto Clini-Passera, le lancette dell' orologio sono tornate al gennaio del 2012. Annunci trionfanti di ministri e premier («Finalmente toglieremo le navi da San Marco»), progetti e alternative presentati e dimenticati. Fatto sta che si torna come prima. Può essere un sollievo per i tanti lavoratori che da un anno non ricevono stipendio e chiedono il ritorno del turismo. Meno per chi dava ormai per scontato lo "stop" al passaggio dei giganti del mare in canale della Giudecca.

Si torna alla Marittima, dunque. Proprio nel mezzo del dibattito sulle soluzioni operative a lungo termine, con il nuovo terminal in mare, fuori dalla laguna. E le soluzioni "transitorie" a Marghera.

Il decreto 45 del governo Draghi ha cominciato il suo iter al Senato. Prevede la soluzione definitiva degli approdi per le grandi navi fuori dalla laguna. E intanto le soluzioni a Marghera. Come aveva deciso anche il Comitatone del 21 dicembre, presieduto da Giuseppe Conte. Il canale Nord sponda Nord, dove i lavori porteranno via almeno due anni, con una spesa di 60 milioni di euro. E le banchine dei terminalisti Tiv e Vecon.

Capaci di ospitare una grande nave alla volta. Di questi, solo Vecon potrebbe essere agibile dal prossimo giugno.

Lì le navi arrivano già nei giorni del Redentore, quando il canale della Giudecca è chiuso dal ponte votivo. Per la Tiv, ci vorranno almeno sei mesi di lavori.

Nel frattempo l' Autorità portuale sta lavorando al testo del bando internazionale che dovrebbe lanciare entro 90 giorni. Una call in cui si cercano progetti per le soluzioni definitive. Qui i tempi sono ancora più lunghi. Dunque?

«In mancanza di un' alternativa praticabile le navi vanno in Marittima», dice il vicesindaco Andrea Tomaello. Della stessa idea è il presidente della Regione Luca Zaia, che aveva anticipato mercoledì il ritorno delle navi Msc in laguna. Un segnale di ottimismo agli operatori. Riprende la battaglia. Perché Marghera vuol dire "dentro la laguna".

Anzi, per arrivare al nuovo terminal in zona industriale, dove adesso ci sono industrie dismesse e campi abbandonati, le navi dovranno seguire un percorso lunghissimo, entrando da Malamocco e dal canale dei Petroli Malamocco-Marghera. Quasi 20 chilometri, il percorso che fanno anche le navi commerciali.

Occorrerà scavare il canale, e poi forse il Vittorio Emanuele, per farle tornare in Marittima. Realizzare il bacino di evoluzione. Insomma, un traffico che aumenta. E che contribuisce all' erosione della laguna e alla perdita di sedimenti. «Ma è l' unica alternativa», dicono gli operatori, «a meno che non vogliamo chiudere il porto, seconda industria della città con le migliaia di posti di lavoro».

«Non è vero», dice Andreina Zitelli, ex della commissione "Via", «bisogna rispettare le norme. E il decreto Clini Passera, ancora in vigore, prevede si possa derogare il divieto di passaggio per San Marco solo se c' è la soluzione

definitiva. Era stato fatto con il canale Contorta, ma dopo la bocciatura il divieto era tornato. Un' altra soluzione c' è, ed è il progetto di Venis cruise». Divisioni che aumentano sulle soluzioni possibili.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Intanto il decreto va al Senato, e molti sono gli emendamenti presentati. Alcuni sono firmati dagli ambientalisti veneziani Stefano Boato e Marco Zanetti. Condivisi anche dal senatore veneziano del Pd Andrea Ferrazzi. Chiedono di introdurre la "classe Venezia", cioè consentire l' accesso in laguna alle navi inferiori alle 40 mila tonnellate ma che rispettino anche i requisiti di sicurezze e di non inquinamento. E poi la sperimentalità e reversibilità delle proposte. Come chiedeva la Legge Speciale anche per il Mose.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le reazioni: da molesini a bergamo rossi

«Il ritorno di quei giganti uno sfregio alla città e uno schiaffo alla laguna»

VERA MANTENGOLI

VENEZIA

Il ritorno delle crociere

La prima partenza sabato 5 giugno

«Il ritorno di quei giganti uno sfregio alla città e uno schiaffo alla laguna»

Il dossier sul progetto Venis cruise inviato ai senatori della commissione

Chi da anni assiste al teatrino della politica sulle grandi navi aveva creduto ben poco all' annuncio dello scorso 31 marzo sulla decisione del governo Draghi di dirottarle fuori della laguna. Tuttavia, la velocità con cui è stata programmata la ripartenza delle crociere da Venezia (Msc Orchestra e Msc Magnifica, il 5 e il 20 giugno) ha indignato chi continua a ripetere da anni che la laguna è un bene comune di valore inestimabile.

«Quando una grande nave finirà contro Punta della Dogana, pensiamo di poter ricostruire la città dov' era e com' era?», commenta lo scrittore veneziano già Premio Campiello, Andrea Molesini, in uscita a breve con Il rogo della Repubblica. «La politica non capisce che il meraviglioso è fragile e dimentica l' incidente di San Basilio. Oggi l' immediato prevale sulla riflessione e siccome viviamo nell' epoca della riproducibilità non ci rendiamo conto della potenziale tragedia che rischiamo facendo entrare le grandi navi in Bacino San Marco».

Per Toto Bergamo Rossi, presidente della Fondazione Venetian Heritage, si maltratta la città. «È uno sfregio perpetuato da anni e questo l' ennesimo schiaffo», spiega. «Venezia dovrebbe essere protetta, ma invece viene maltrattata».

Per Bergamo Rossi non devono passare, nemmeno nelle prossime due date. «In occasione del Redentore 2018 e 2019, quando il Canale della Giudecca era interdetto, le grandi navi sono state portate a Marghera», conclude. «Quindi, perché non farlo anche per le prossime ripartenze a giugno?».

Per Lidia Fersuoch, già presidente e anima di Italia Nostra Venezia, è una presa in giro continua. «Sono esasperata da questo balletto infinito», dice. «Le grandi navi non devono entrare nella laguna il cui perimetro, fino alle bocche di porto incluse, è definito da un decreto del ministero dei Lavori pubblici». Fersuoch è inoltre preoccupata perché teme che, quando la pandemia passerà, tutto tornerà peggio di prima, in nome della ripresa. «Abbiamo visto l' erosione che provocano le grandi navi?», prosegue.

«La laguna centrale è un cratere, distrutta dal passaggio nel canale dei Petroli. Bisogna riconvertire la Marittima a una portualità accettabile per mantenere i posti di lavoro, ma impedire che entrino le crociere». L' attivista ricorda che grazie al pressing del dei No Grandi Navi era stato approvato un emendamento nel 2014, che prevedeva una verifica della compatibilità ambientale delle navi, studio mai stato fatto.

Intanto, domani il comitato No Grandi Navi terrà un' assemblea aperta in campo Santa Maria Formosa, alle 15, con posti distanziati.

«Faremo il punto sulla situazione e sulle prossime ripartenze da Venezia», spiega Marco Baravalle, tra i portavoce. «Seguiranno interventi di Andreina Zitelli di Ambiente Venezia e dell' ingegner Luigi D' Alpaos, sullo stato di salute della laguna e sul Mose».

-- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

de piccoli: «È l' unico che è stato approvato»

Il dossier sul progetto Venis cruise inviato ai senatori della commissione

A.V.

VENEZIA

Il ritorno delle crociere

La prima partenza sabato 3 giugno

«Il ritorno di quei giganti uno sfregio alla città e uno schiaffo alla laguna»

Il dossier sul progetto Venis cruise inviato ai senatori della commissione

Un dossier inviato ai senatori della commissione Ambiente. Su richiesta del presidente Mauro Coltorti. È soddisfatto, Cesare De Piccoli, ideatore del progetto Venis cruise 2.0 per il nuovo terminal crociere alla bocca di Lido, progettato da Duferco (nella foto a sinistra). «Ci hanno chiesto di informarli sul progetto e sul suo iter», dice, «e mi risulta che sia l' unico progetto alternativo disponibile, che ha passato l' esame della commissione Via nazionale e ha avuto il nulla osta della Capitaneria sugli aspetti della sicurezza». De Piccoli ricorda di aver sollevato la questione molti anni fa, quando ancora si discuteva dei progetti alternativi al Mose. «Con le navi fuori della laguna non sarebbe stato necessario tenere i canali di navigazione così profondi.

E dunque le acque alte sarebbero state ridotte e nemmeno il Mose sarebbe servito».

La prima vittoria era arrivata con il "sì" della commissione di Valutazione impatto ambientale. Poi il Tar aveva respinto il ricorso del Porto e del comune di Cavallino sui presunti aspetti di illegittimità del parere positivo della commissione Via.

«Quel progetto è fermo dal 2017, doveva essere inviato al Cipe», dice.

Adesso potrebbe rappresentare la soluzione quasi pronta per il nuovo porto delle crociere fuori della laguna.

Davanti all' isola artificiale del Mose.

Il vantaggio del progetto, dice De Piccoli, è che la funzione homeport dell' attuale Marittima viene mantenuta. I crocieristi arrivano alla Stazione, vengono trasportati al terminal a bordo di motonavi ecocompatibile di nuova generazione. Cominciano la crociere guardando San Marco, ma non a bordo delle grandi navi. Altro collegamento diretto con il Lido è previsto dall' aeroporto.

Un pontile lungo 794 metri e largo 40 per ormeggiare quattro navi da crociera, Il collegamento a terra è garantito per i mezzi che portano le merci e anche per i passeggeri. Il terminal sarebbe anche indipendente dal sistema Mose, potendo funzionare con le paratoie alzate. Il passaggio delle motonavi che portano i passeggeri alle navi sarebbe garantito dalla conca di navigazione.

--A.V.

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

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Autorità portuale, Sapio e Hydrogen Park insieme per catturare finanziamenti

Nuovo tassello verde per la riconversione di Porto Marghera

MESTRE

Così Hudorovic ha acquistato case e terreni

IV Sigma Donazzan convoca le parti

Tagli selvaggi in via San Dona Proteste della Lipu

Tensione infinita tra Rsu e Avm Dialogo ok se si riparte da zero

Nuovo tassello verde per la riconversione di Porto Marghera

Semaforo senza corrente scontro all'incrocio

IL PROGETTO Un hub per l' idrogeno verde nell' area portuale di Porto Marghera che possa essere replicato in altri grandi distretti industriali regionali altamente energivori. È il cuore del memorandum di intesa siglato tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (ADSPMAS) e Gruppo Sapio con Hydrogen Park.

La collaborazione è avviata su due progetti specifici: il progetto "PORTS8", con l' obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell' area portuale di Porto Marghera (Venezia) candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo "Horizon 2020 Green Ports"; il progetto "SUNSHINH3" candidato ad entrare tra quelli di interesse prevalente all' interno della strategia europea sull' idrogeno, i cosiddetti "IPCEI", in fase di studio tra gli stati membri dell' UE.

L' intesa punta alla creazione di una Hydrogen Valley ovvero un distretto dell' idrogeno d' area vasta metropolitana e si pone in linea con il "Manifesto per la sostenibilità" redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale.

«Il futuro del nostro Paese inizia da ciò che possiamo realizzare oggi» spiega Alberto Dossi, Presidente del Gruppo Sapio. «Porto Marghera prosegue il proprio percorso verso la transizione green, questo è il futuro dei nostri territori» aggiunge il presidente di Hydrogen Park Andrea Bos. «I porti del futuro saranno sempre più incubatori di innovazione tecnologica e non solo luoghi di carico e scarico di merci» commenta Cinzia Zincone, Commissario Straordinario dell' Autorità portuale. «Porto Marghera si conferma in tal senso quale hub di riferimento per garantire la transizione energetica. Un percorso avviato nel 2014 con la riconversione a bioraffineria operata da ENI, confermato dalla prossima operatività del progetto "Venice LNG" per lo stoccaggio e l' utilizzo di carburante a basso impatto ambientale e che oggi si avvia verso un futuro a zero emissioni».

--

Il Gazzettino

Venezia

Nasce il Polo dell'idrogeno

Autorità portuale, Sapio e Hydrogen Park firmano un accordo per creare un centro per le energie pulite Previsto un distretto di produzione e rifornimento e di distribuzione di ammoniaca a basse emissioni

ELISIO TREVISAN

Mestre

Nasce il Polo dell'idrogeno

Olio di palma accantonato Rifiuti organici in Raffineria

«L'ex emeroteca va adibita a museo e attività sociali»

ENERGIE ALTERNATIVE MESTRE A nord di Porto Marghera c' è la Bioraffineria di Eni che si avvia a produrre carburanti meno inquinanti con i rifiuti organici urbani (come scriviamo anche nell' articolo a fianco), a sud troverà posto l' impianto di stoccaggio e distribuzione di Gnl, il gas naturale liquefatto a basso impatto ambientale che alimenterà i motori di navi e camion, in mezzo verranno sviluppate le produzioni di idrogeno verde, grazie all' ammoniaca.

L' obiettivo è quello di fare di Porto Marghera un hub capace di rifornire i mezzi di trasporto legati alla logistica portuale, alle imprese e alle industrie del territorio per puntare ad emissioni zero di anidride carbonica e altri inquinanti. È così che l' area industriale veneziana si attrezza per ridurre le emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e conseguire la neutralità climatica entro il 2050.

L' ACCORDO Ieri in proposito è stato firmato un memorandum di intesa tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (Adspmas), Gruppo Sapio, e Hydrogen Park. L' obiettivo è quello di trasformare il porto e le sue attività in un nuovo polo di energia pulita per sistemi elettrici integrati, per l' idrogeno e altri vettori energetici a basse emissioni di carbonio. L' intesa punta, insomma, alla creazione di una Hydrogen Valley, ovvero un distretto dell' idrogeno d' area vasta metropolitana, in linea con il Manifesto per la sostenibilità (redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale), e con il progetto Venezia capitale mondiale della Sostenibilità promosso dalla Regione Veneto.

La collaborazione avviata ieri parte con due progetti da realizzare a Porto Marghera perché è considerata un' area ideale grazie a efficienti collegamenti marittimi, ampi spazi portuali e collegamenti con la rete stradale, ferroviaria ed energetica nazionale ed europea: il primo progetto è PortS8 per realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo Horizon 2020 Green Ports; il secondo è SunshinH3 per sviluppare un sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l' approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica; questo secondo progetto è candidato ad entrare tra quelli di interesse prevalente all' interno della strategia europea sull' idrogeno, i cosiddetti Ipcei, in fase di studio tra gli stati membri dell' Unione Europea. «Sapio darà il suo apporto di esperienza e competenza nella produzione di idrogeno, nella gestione di impianti produttivi, nella distribuzione attraverso idrogenodotti e carri bombolai, nell' installazione e gestione di stazioni di rifornimento, oltre che nell' importazione di idrogeno verde sotto forma di ammoniaca» ha spiegato, dopo la firma, Alberto Dossi, presidente del Gruppo Sapio. E Hydrogen Park, a sua volta, continuerà nel suo impegno per lo sviluppo di progetti utili alla produzione e distribuzione dell' idrogeno verde inteso come vettore energetico: «Questo è il futuro dei nostri territori, in linea con la strategia europea che sarà recepita nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. La transizione energetica rappresenta una grandissima opportunità di crescita dell' attività industriale e dell' occupazione - ha affermato il

presidente Andrea Bos -. In questo contesto, Hydrogen Park si mette a disposizione per favorire l' accesso delle imprese ai fondi del Recovery Fund e della progettualità europea».

I COMPITI La parte che spetta all' Autorità portuale è quella di fornire piena collaborazione

Il Gazzettino

Venezia

a Sapio e agli altri rappresentanti del tessuto produttivo e industriale di Venezia grazie all' esperienza maturata nel ricorrere a finanziamenti europei: «I porti del futuro saranno sempre più incubatori di innovazione tecnologica e non solo luoghi di carico e scarico di merci ha commentato Cinzia Zincone, commissario straordinario di Adspmas -. E la firma del memorandum dimostra, ancora una volta, quanto Porto Marghera possa essere un' area in grado di attrarre investimenti forieri di sviluppo, occupazione e innovazione a vantaggio di Venezia, del Veneto e del Paese e di incarnare pienamente la sensibilità verso una concreta sostenibilità ambientale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

(Sito) Adnkronos

Venezia

Un hub per l' idrogeno verde a Venezia

Un hub per l' idrogeno verde nell' area portuale di Porto Marghera che possa essere replicato in altri grandi distretti industriali regionali altamente energivori. È il cuore del memorandum di intesa siglato tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Gruppo Sapio con Hydrogen Park . La transizione energetica verso la decarbonizzazione industriale e un trasporto a emissioni zero è più che mai strategica e la valorizzazione dei porti come potenziali cluster che uniscono energia, industria ed economia circolare consentirà di far emergere le loro grandi potenzialità. In questo modo sarà possibile trasformare l' ecosistema portuale in un nuovo polo di energia pulita per sistemi elettrici integrati , per l' idrogeno e altri vettori energetici a basse emissioni di carbonio. La collaborazione è avviata su due progetti specifici: Ports8 , con l' obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell' area portuale di Porto Marghera, candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo "Horizon 2020 Green Ports"; Sunshinh3 , candidato a entrare tra quelli di interesse prevalente all' interno della strategia europea sull' idrogeno, i cosiddetti 'Ipcei', in fase di studio tra gli stati membri dell' Ue. Intende sviluppare un sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l' approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica. L' intesa punta alla creazione di una Hydrogen Valley ovvero un distretto dell' idrogeno d' area vasta metropolitana e si pone in linea con il Manifesto per la sostenibilità redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale e ambientale. L' accordo si coordina, inoltre, con la strategia promossa dalla Regione Veneto attraverso il progetto " Venezia capitale mondiale della Sostenibilità " e vede nell' area di Porto Marghera il sito ideale per la realizzazione di entrambi i progetti in virtù di efficienti collegamenti marittimi, di ampi spazi portuali e dei collegamenti con la rete stradale, ferroviaria ed energetica nazionale ed europea. Con la firma del memorandum Sapio, produttore di idrogeno da quasi 100 anni con esperienza consolidata lungo l' intera catena del valore e opera in completa sicurezza attraverso una rete capillare su tutto il territorio, metterà a disposizione le proprie competenze nell' ambito della produzione, trasporto, distribuzione e applicazioni finali per sviluppare soluzioni che consentano all' idrogeno di posizionarsi come vettore energetico sostenibile e sicuro. "Il futuro del nostro Paese inizia da ciò che possiamo realizzare oggi - dichiara Alberto Dossi, presidente del Gruppo Sapio - Collaborazioni importanti come questa con Hydrogen Park e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale sono un chiaro esempio dell' impegno che intendiamo mettere a disposizione per contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e conseguire la neutralità climatica entro il 2050. Sapio darà il suo apporto di esperienza e competenza nella produzione di idrogeno, nella gestione di impianti produttivi, nella distribuzione attraverso idrogenodotti e carri bombolai, nell' installazione e gestione di stazioni di rifornimento, oltre che nell' importazione di idrogeno verde sotto forma di ammoniaca". Grazie al memorandum di intesa, aggiunge il presidente di Hydrogen Park Andrea Bos , "Porto Marghera prosegue il proprio percorso verso la transizione green, che vede Hydrogen Park in prima linea per lo sviluppo di progetti utili alla produzione e distribuzione dell' idrogeno verde inteso come vettore energetico. Questo è il futuro dei nostri territori, in linea con la strategia europea che sarà recepita nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza La transizione energetica rappresenta una grandissima opportunità di crescita dell' attività industriale e dell' occupazione. In questo contesto, Hydrogen Park si mette a disposizione per favorire l' accesso delle imprese dei

(Sito) Adnkronos

Venezia

nostri territori ai fondi del Recovery Fund e della progettualità europea già in essere". Per Cinzia Zincone, Commissario Straordinario AdSP Mas , "i porti del futuro saranno sempre più incubatori di innovazione tecnologica e non solo luoghi di carico e scarico di merci. E il progetto avviato oggi ne è la prova. Porto Marghera si conferma in tal senso quale hub di riferimento per garantire la transizione energetica della catena logistica, del tessuto produttivo e industriale e dell' operatività portuale. Un percorso avviato nel 2014 con la riconversione a bioraffineria operata da Eni, confermato dalla prossima operatività del progetto Venice Lng per lo stoccaggio e l' utilizzo di carburante a basso impatto ambientale e che oggi si avvia verso un futuro a zero emissioni. L' Autorità di Sistema Portuale, continua Zincone, "fornirà, anche in virtù dell' esperienza maturata nel ricorrere a finanziamenti europei, piena collaborazione non solo a Sapio ma anche ai rappresentanti del tessuto produttivo e industriale di Venezia del Consorzio Hydrogen Park per raggiungere tale risultato. Un risultato che dimostra, ancora una volta, quanto Porto Marghera possa essere un' area in grado di attrarre investimenti forieri di sviluppo, occupazione e innovazione a vantaggio di Venezia, del Veneto e del Paese e di incarnare pienamente la sensibilità verso una concreta sostenibilità ambientale".

Affari Italiani

Venezia

Sapio, con ADSPMAS e Hydrogen Park per l'idrogeno verde a Venezia

Dossi (Sapio): 'Collaborazioni come questa sono un esempio del nostro impegno per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030'

affaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996.
Sapio, con ADSPMAS e Hydrogen Park per l'idrogeno verde a Venezia
Dossi (Sapio): "Collaborazioni come questa sono un esempio del nostro impegno per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030"
H2

Sapio, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Hydrogen Park collaboreranno per la realizzazione di un hub per l'idrogeno verde a Porto Marghera Un hub per l' idrogeno verde nell'area portuale di Porto Marghera che possa essere replicato in altri grandi distretti industriali regionali altamente energivori. È il cuore del memorandum di intesa siglato tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (ADSPMAS) e Gruppo Sapio con Hydrogen Park . In un momento storico particolare come quello attuale, la transizione energetica verso la decarbonizzazione industriale ed un trasporto a emissioni zero è ancora più strategica e la valorizzazione dei porti come potenziali cluster che uniscono energia, industria ed economia circolare consentirà di far emergere le loro grandi potenzialità. In questo modo sarà possibile trasformare l'ecosistema portuale in un nuovo polo di energia pulita per sistemi elettrici integrati, per l'idrogeno e altri vettori energetici a basse emissioni di carbonio. La collaborazione prevede la realizzazioni di due progetti specifici: il progetto PORTS8 , con l'obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell'area portuale di Porto Marghera (Venezia) candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo Horizon 2020 Green Ports, e il progetto SUNSHINH3 candidato ad entrare tra quelli di interesse prevalente all'interno della strategia europea sull'idrogeno, i cosiddetti IPCEI, in fase di studio tra gli stati membri dell'UE. Quest'ultimo progetto ha come obiettivo lo sviluppo di un sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l'approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica. L'intesa punta alla creazione di una Hydrogen Valley ovvero un distretto dell'idrogeno d'area vasta metropolitana e si pone in linea con il Manifesto per la sostenibilità redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale. L'accordo odierno si coordina, inoltre, con la strategia promossa dalla Regione Veneto attraverso il progetto Venezia capitale mondiale della Sostenibilità e vede nell'area di Porto Marghera il sito ideale per la realizzazione di entrambi i progetti in virtù di efficienti collegamenti marittimi, di ampi spazi portuali e dei collegamenti con la rete stradale, ferroviaria ed energetica nazionale ed europea. Con la firma del memorandum Sapio metterà a disposizione le proprie competenze nell'ambito della produzione, trasporto, distribuzione e applicazioni finali per sviluppare soluzioni che consentano all'idrogeno di posizionarsi come vettore energetico sostenibile e sicuro. Il futuro del nostro Paese inizia da ciò che possiamo realizzare oggi ha dichiarato Alberto Dossi , Presidente del Gruppo Sapio . Collaborazioni importanti come questa con Hydrogen Park e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale sono un chiaro esempio dell'impegno che intendiamo mettere a disposizione per contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e conseguire la neutralità climatica entro il 2050. Sapio darà il suo apporto di esperienza e competenza nella produzione di idrogeno, nella gestione di impianti produttivi, nella distribuzione attraverso idrogenodotti e carri bombolai, nell'installazione e gestione di stazioni di rifornimento, oltre che nell'importazione di idrogeno verde sotto forma di ammoniaca . Grazie al memorandum di intesa odierno, Porto Marghera prosegue il proprio percorso verso la transizione green, che vede Hydrogen Park in prima linea per lo sviluppo di progetti utili alla produzione e distribuzione dell'idrogeno verde inteso

come vettore energetico. Questo è il futuro dei nostri territori, in linea con la strategia europea che sarà recepita nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - ha affermato il Presidente di Hydrogen Park Andrea Bos -. La transizione energetica rappresenta una grandissima opportunità di crescita dell'attività

industriale e dell'occupazione. In questo contesto, Hydrogen Park si mette a disposizione per favorire l'accesso delle imprese dei nostri territori ai fondi del Recovery Fund e della progettualità europea già in essere . I porti del futuro saranno sempre più incubatori di innovazione tecnologica e non solo luoghi di carico e scarico di merci. E il progetto avviato oggi ne è la prova ha commentato Cinzia Zincone, Commissario Straordinario AdSP MAS -. Porto Marghera si conferma in tal senso quale hub di riferimento per garantire la transizione energetica della catena logistica, del tessuto produttivo e industriale e dell'operatività portuale. Un percorso avviato nel 2014 con la riconversione a bioraffineria operata da ENI, confermato dalla prossima operatività del progetto'Venice LNG' per lo stoccaggio e l'utilizzo di carburante a basso impatto ambientale e che oggi si avvia verso un futuro a zero emissioni. E l'Autorità di Sistema Portuale fornirà, anche in virtù dell'esperienza maturata nel ricorrere a finanziamenti europei, piena collaborazione non solo a Sapio ma anche ai rappresentanti del tessuto produttivo e industriale di Venezia del Consorzio Hydrogen Park per raggiungere tale risultato. Un risultato che dimostra, ancora una volta, quanto Porto Marghera possa essere un'area in grado di attrarre investimenti forieri di sviluppo, occupazione e innovazione a vantaggio di Venezia, del Veneto e del Paese e di incarnare pienamente la sensibilità verso una concreta sostenibilità ambientale .

Ansa

Venezia

Venezia si candida per il new Bauhaus Ue

Il progetto lanciato da Ursula von der Leyen

BRUXELLES - Venezia si candida a essere una delle città europee protagoniste dei 5 progetti pilota del "New European Bauhaus", lanciato dalla Presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen per progettare nuovi modi di vivere nelle città e nei territori del futuro, coniugando sostenibilità, inclusività e bellezza. A lanciare la candidatura della città lagunare sono state oggi le due Università di Ca' Foscari e Iuav , che hanno avviato un tavolo di lavoro con Comune di Venezia e Regione Veneto, Accademia di Belle Arti e Conservatorio Benedetto Marcello, Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio, Biennale, Fondazione di Venezia e con Autorità Portuale, Confindustria e i Comitati Privati Internazionali per la Salvaguardia . La proposta punta ora ad allargare le frontiere nazionali, per coinvolgere istituzioni e realtà europee, così da formare una rete internazionale di progettazione e dibattito per affrontare insieme le sfide delle città del futuro. Fra gli ambiti di ricerca che i due Atenei stanno sviluppando, e che possono confluire nel nuovo Bauhaus, ci sono quello della sostenibilità (ambientale, alimentare, sanitaria, dell' edilizia, dei trasporti e della mobilità), della "finanza verde" , della coesione sociale, della lotta alle disuguaglianze e alla marginalizzazione, le politiche di integrazione e di innovazione sociale, il patrimonio culturale e il turismo sostenibile e la tecnologia. Insieme con le realtà cittadine verrà creata una proposta unica per la Venezia del futuro e un approccio replicabile in altre realtà. Ca' Foscari e Iuav lanceranno prossimamente un sito internet nel quale raccogliere e coordinare le iniziative in fase di sviluppo, nei due Atenei e in città, per definire i caratteri del New European Bauhaus. Il sito sarà aperto alla cittadinanza veneziana e a quanti intendono proporre la loro personale visione sull' iniziativa.

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

Ansa

Venezia

Ambiente: un hub per l' idrogeno verde a Porto Marghera

Accordo Autorità Portuale Nord Adriatico, Sapio e Hydrogen Park

(ANSA) - VENEZIA, 15 APR - Un hub per l' idrogeno verde nell' area portuale di Porto Marghera che possa essere replicato in altri grandi distretti industriali regionali altamente energivori. È il cuore dell' intesa siglato tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Gruppo Sapio con Hydrogen Park. La collaborazione è avviata su due progetti specifici: il piano "Ports8", con l' obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell' area portuale di Porto Marghera candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo "Horizon 2020 Green Ports"; il progetto "Sunshinh3" per entrare tra quelli di interesse prevalente all' interno della strategia europea sull' idrogeno, in fase di studio tra gli stati membri dell' Ue. Intende sviluppare un sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l' approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica. L' intesa punta alla creazione di una Hydrogen Valley ovvero un distretto dell' idrogeno d' area vasta metropolitana e si pone in linea con il "Manifesto per la sostenibilità" redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale. L' accordo odierno si coordina, inoltre, con la strategia promossa dalla Regione Veneto attraverso il progetto "Venezia capitale mondiale della Sostenibilità" e vede nell' area di Porto Marghera il sito ideale per la realizzazione di entrambi i progetti in virtù di efficienti collegamenti marittimi, di ampi spazi portuali e dei collegamenti con la rete stradale, ferroviaria ed energetica nazionale ed europea. Con la firma del memorandum Sapio, produttore di idrogeno da quasi 100 anni che vanta un' esperienza consolidata lungo l' intera catena del valore e opera in completa sicurezza attraverso una rete capillare su tutto il territorio, metterà a disposizione le proprie competenze nell' ambito della produzione, trasporto, distribuzione e applicazioni finali per sviluppare soluzioni che consentano all' idrogeno di posizionarsi come vettore energetico sostenibile e sicuro. (ANSA).

FerPress

Venezia

A Venezia un hub per l' idrogeno verde: collaborazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Sapio e Hydrogen Park

(FERPRESS) Venezia, 15 APR Un hub per l'idrogeno verde nell'area portuale di Porto Marghera che possa essere replicato in altri grandi distretti industriali regionali altamente energivori. È il cuore del memorandum di intesa siglato tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (ADSPMAS) e Gruppo Sapio con Hydrogen Park.In un momento storico particolare come quello attuale, la transizione energetica verso la decarbonizzazione industriale ed un trasporto a emissioni zero è ancora più strategica e la valorizzazione dei porti come potenziali cluster che uniscono energia, industria ed economia circolare consentirà di far emergere le loro grandi potenzialità. In questo modo sarà possibile trasformare l'ecosistema portuale in un nuovo polo di energia pulita per sistemi elettrici integrati, per l'idrogeno e altri vettori energetici a basse emissioni di carbonio.La collaborazione è avviata su due progetti specifici: Il progetto PORTS8, con l'obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell'area portuale di Porto Marghera (Venezia) candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo Horizon 2020 Green Ports; Il progetto SUNSHINH3 candidato ad entrare tra quelli di interesse prevalente all'interno della strategia europea sull'idrogeno, i cosiddetti IPCEI, in fase di studio tra gli stati membri dell'UE. Intende sviluppare un sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l'approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica.L'intesa punta alla creazione di una Hydrogen Valley ovvero un distretto dell'idrogeno d'area vasta metropolitana e si pone in linea con il Manifesto per la sostenibilità redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale.L'accordo odierno si coordina, inoltre, con la strategia promossa dalla Regione Veneto attraverso il progetto Venezia capitale mondiale della Sostenibilità e vede nell'area di Porto Marghera il sito ideale per la realizzazione di entrambi i progetti in virtù di efficienti collegamenti marittimi, di ampi spazi portuali e dei collegamenti con la rete stradale, ferroviaria ed energetica nazionale ed europea.Con la firma del memorandum Sapio, produttore di idrogeno da quasi 100 anni che vanta un'esperienza consolidata lungo l'intera catena del valore e opera in completa sicurezza attraverso una rete capillare su tutto il territorio, metterà a disposizione le proprie competenze nell'ambito della produzione, trasporto, distribuzione e applicazioni finali per sviluppare soluzioni che consentano all'idrogeno di posizionarsi come vettore energetico sostenibile e sicuro.Il futuro del nostro Paese inizia da ciò che possiamo realizzare oggi ha dichiarato Alberto Dossi, Presidente del Gruppo Sapio Collaborazioni importanti come questa con Hydrogen Park e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale sono un chiaro esempio dell'impegno che intendiamo mettere a disposizione per contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e conseguire la neutralità climatica entro il 2050. Sapio darà il suo apporto di esperienza e competenza nella produzione di idrogeno, nella gestione di impianti produttivi, nella distribuzione attraverso idrogenodotti e carri bombolai, nell'installazione e gestione di stazioni di rifornimento, oltre che nell'importazione di idrogeno verde sotto forma di ammoniaca.Grazie al memorandum di intesa odierno, Porto Marghera prosegue il proprio percorso verso la transizione green, che vede Hydrogen Park in prima linea per lo sviluppo di progetti utili alla produzione e distribuzione dell'idrogeno verde inteso come vettore energetico. Questo è il futuro dei nostri territori, in linea con la strategia europea che sarà recepita nel Piano Nazionale di Ripresa e

Resilienza ha affermato il Presidente di Hydrogen Park Andrea Bos -. La transizione energetica rappresenta una grandissima

opportunità di crescita dell'attività industriale e dell'occupazione. In questo contesto, Hydrogen Park si mette a disposizione per favorire l'accesso delle imprese dei nostri territori ai fondi del Recovery Fund e della progettualità europea già in essere.I porti del futuro saranno sempre più incubatori di innovazione tecnologica e non solo luoghi di carico e scarico di merci. E il progetto avviato oggi ne è la prova ha commentato Cinzia Zincone, Commissario Straordinario AdSP MAS -Porto Marghera si conferma in tal senso quale hub di riferimento per garantire la transizione energetica della catena logistica, del tessuto produttivo e industriale e dell'operatività portuale. Un percorso avviato nel 2014 con la riconversione a bioraffineria operata da ENI, confermato dalla prossima operatività del progetto Venice LNG per lo stoccaggio e l'utilizzo di carburante a basso impatto ambientale e che oggi si avvia verso un futuro a zero emissioni. E l'Autorità di Sistema Portuale fornirà, anche in virtù dell'esperienza maturata nel ricorrere a finanziamenti europei, piena collaborazione non solo a Sapio ma anche ai rappresentanti del tessuto produttivo e industriale di Venezia del Consorzio Hydrogen Park per raggiungere tale risultato. Un risultato che dimostra, ancora una volta, quanto Porto Marghera possa essere un'area in grado di attrarre investimenti forieri di sviluppo, occupazione e innovazione a vantaggio di Venezia, del Veneto e del Paese e di incarnare pienamente la sensibilità verso una concreta sostenibilità ambientale.

Il Nautilus

Venezia

Un hub per l' idrogeno verde a Venezia: la collaborazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Sapio e Hydrogen Park

Redazione

Un hub per l' idrogeno verde nell' area portuale di Porto Marghera che possa essere replicato in altri grandi distretti industriali regionali altamente energivori. È il cuore del memorandum di intesa siglato tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (ADSPMAS) e Gruppo Sapio con Hydrogen Park. In un momento storico particolare come quello attuale, la transizione energetica verso la decarbonizzazione industriale ed un trasporto a emissioni zero è ancora più strategica e la valorizzazione dei porti come potenziali cluster che uniscono energia, industria ed economia circolare consentirà di far emergere le loro grandi potenzialità. In questo modo sarà possibile trasformare l' ecosistema portuale in un nuovo polo di energia pulita per sistemi elettrici integrati, per l' idrogeno e altri vettori energetici a basse emissioni di carbonio. La collaborazione è avviata su due progetti specifici: -Il progetto 'PORTS8', con l' obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell' area portuale di Porto Marghera (Venezia) candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo 'Horizon 2020 Green Ports'; -Il progetto 'SUNSHINH3' candidato ad entrare tra quelli di interesse prevalente all' interno della strategia europea sull' idrogeno, i cosiddetti 'IPCEI', in fase di studio tra gli stati membri dell' UE. Intende sviluppare un sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l' approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica. L' intesa punta alla creazione di una Hydrogen Valley ovvero un distretto dell' idrogeno d' area vasta metropolitana e si pone in linea con il 'Manifesto per la sostenibilità' redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale. L' accordo odierno si coordina, inoltre, con la strategia promossa dalla Regione Veneto attraverso il progetto 'Venezia capitale mondiale della Sostenibilità' e vede nell' area di Porto Marghera il sito ideale per la realizzazione di entrambi i progetti in virtù di efficienti collegamenti marittimi, di ampi spazi portuali e dei collegamenti con la rete stradale, ferroviaria ed energetica nazionale ed europea. Con la firma del memorandum Sapio, produttore di idrogeno da quasi 100 anni che vanta un' esperienza consolidata lungo l' intera catena del valore e opera in completa sicurezza attraverso una rete capillare su tutto il territorio, metterà a disposizione le proprie competenze nell' ambito della produzione, trasporto, distribuzione e applicazioni finali per sviluppare soluzioni che consentano all' idrogeno di posizionarsi come vettore energetico sostenibile e sicuro. 'Il futuro del nostro Paese inizia da ciò che possiamo realizzare oggi' - ha dichiarato Alberto Dossi, Presidente del Gruppo Sapio - 'Collaborazioni importanti come questa con Hydrogen Park e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale sono un chiaro esempio dell' impegno che intendiamo mettere a disposizione per contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e conseguire la neutralità climatica entro il 2050. Sapio darà il suo apporto di esperienza e competenza nella produzione di idrogeno, nella gestione di impianti produttivi, nella distribuzione attraverso idrogenodotti e carri bombolai, nell' installazione e gestione di stazioni di rifornimento, oltre che nell' importazione di idrogeno verde sotto forma di ammoniaca'. 'Grazie al memorandum di intesa odierno, Porto Marghera prosegue il proprio percorso verso la transizione green, che vede Hydrogen Park in prima linea per lo sviluppo di progetti utili alla produzione e distribuzione dell' idrogeno verde inteso come vettore energetico. Questo è il futuro dei nostri territori, in

linea con la strategia europea che sarà recepita nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - ha affermato il Presidente di Hydrogen Park Andrea Bos -. La transizione energetica rappresenta una grandissima opportunità di crescita

Il Nautilus

Venezia

dell' attività industriale e dell' occupazione. In questo contesto, Hydrogen Park si mette a disposizione per favorire l' accesso delle imprese dei nostri territori ai fondi del Recovery Fund e della progettualità europea già in essere'. ' I porti del futuro saranno sempre più incubatori di innovazione tecnologica e non solo luoghi di carico e scarico di merci. E il progetto avviato oggi ne è la prova' - ha commentato Cinzia Zincone, Commissario Straordinario AdSP MAS -'Porto Marghera si conferma in tal senso quale hub di riferimento per garantire la transizione energetica della catena logistica, del tessuto produttivo e industriale e dell' operatività portuale. Un percorso avviato nel 2014 con la riconversione a bioraffineria operata da ENI, confermato dalla prossima operatività del progetto 'Venice LNG' per lo stoccaggio e l' utilizzo di carburante a basso impatto ambientale e che oggi si avvia verso un futuro a zero emissioni. E l' Autorità di Sistema Portuale fornirà, anche in virtù dell' esperienza maturata nel ricorrere a finanziamenti europei, piena collaborazione non solo a Sapio ma anche ai rappresentanti del tessuto produttivo e industriale di Venezia del Consorzio Hydrogen Park per raggiungere tale risultato. Un risultato che dimostra, ancora una volta, quanto Porto Marghera possa essere un' area in grado di attrarre investimenti forieri di sviluppo, occupazione e innovazione a vantaggio di Venezia, del Veneto e del Paese e di incarnare pienamente la sensibilità verso una concreta sostenibilità ambientale'.

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

Messaggero Marittimo

Venezia

Hub per l'idrogeno verde a Venezia

Redazione

VENEZIA Un hub per l'idrogeno verde nell'area portuale di Porto Marghera che possa essere replicato in altri grandi distretti industriali regionali altamente energivori. È il cuore del memorandum di intesa siglato tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Gruppo Sapio con Hydrogen Park. In un momento storico particolare come quello attuale, la transizione energetica verso la decarbonizzazione industriale ed un trasporto a emissioni zero è ancora più strategica e la valorizzazione dei porti come potenziali cluster che uniscono energia, industria ed economia circolare consentirà di far emergere le loro grandi potenzialità. In questo modo sarà possibile trasformare l'ecosistema portuale in un nuovo polo di energia pulita per sistemi elettrici integrati, per l'idrogeno e altri vettori energetici a basse emissioni di carbonio. La collaborazione è avviata su due progetti specifici: Il progetto PORTS8, con l'obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell'area portuale di Porto Marghera (Venezia) candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo Horizon 2020 Green Ports; Il progetto SUNSHINH3 candidato ad entrare tra quelli di interesse prevalente all'interno della strategia europea sull'idrogeno, i cosiddetti IPCEI, in fase di studio tra gli stati membri dell'UE. Intende sviluppare un sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l'approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica. L'intesa punta alla creazione di una Hydrogen Valley ovvero un distretto dell'idrogeno d'area vasta metropolitana e si pone in linea con il Manifesto per la sostenibilità redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale. L'accordo odierno si coordina, inoltre, con la strategia promossa dalla Regione Veneto attraverso il progetto Venezia capitale mondiale della Sostenibilità e vede nell'area di Porto Marghera il sito ideale per la realizzazione di entrambi i progetti in virtù di efficienti collegamenti marittimi, di ampi spazi portuali e dei collegamenti con la rete stradale, ferroviaria ed energetica nazionale ed europea. Con la firma del memorandum Sapio, produttore di idrogeno da quasi 100 anni che vanta un'esperienza consolidata lungo l'intera catena del valore e opera in completa sicurezza attraverso una rete capillare su tutto il territorio, metterà a disposizione le proprie competenze nell'ambito della produzione, trasporto, distribuzione e applicazioni finali per sviluppare soluzioni che consentano all'idrogeno di posizionarsi come vettore energetico sostenibile e sicuro. Il futuro del nostro Paese inizia da ciò che possiamo realizzare oggi ha dichiarato Alberto Dossi, presidente del Gruppo Sapio Collaborazioni importanti come questa con Hydrogen Park e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale sono un chiaro esempio dell'impegno che intendiamo mettere a disposizione per contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e conseguire la neutralità climatica entro il 2050. Sapio darà il suo apporto di esperienza e competenza nella produzione di idrogeno, nella gestione di impianti produttivi, nella distribuzione attraverso idrogenodotti e carri bombolai, nell'installazione e gestione di stazioni di rifornimento, oltre che nell'importazione di idrogeno verde sotto forma di ammoniaca. Grazie al memorandum di intesa odierno, Porto Marghera prosegue il proprio percorso verso la transizione green, che vede Hydrogen Park in prima linea per lo sviluppo di progetti utili alla produzione e distribuzione dell'idrogeno verde inteso come vettore energetico. Questo è il futuro dei nostri territori, in

linea con la strategia europea che sarà recepita nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ha affermato il Presidente di Hydrogen Park Andrea Bos -. La transizione energetica rappresenta una grandissima opportunità di crescita dell'attività industriale e dell'occupazione. In questo contesto, Hydrogen Park si mette a disposizione per favorire l'accesso delle imprese dei nostri

Messaggero Marittimo

Venezia

territori ai fondi del Recovery Fund e della progettualità europea già in essere. I porti del futuro saranno sempre più incubatori di innovazione tecnologica e non solo luoghi di carico e scarico di merci. E il progetto avviato oggi ne è la prova ha commentato Cinzia Zincone, Commissario Straordinario AdSP MAS Porto Marghera si conferma in tal senso quale hub di riferimento per garantire la transizione energetica della catena logistica, del tessuto produttivo e industriale e dell'operatività portuale. Un percorso avviato nel 2014 con la riconversione a bioraffineria operata da ENI, confermato dalla prossima operatività del progetto Venice LNG per lo stoccaggio e l'utilizzo di carburante a basso impatto ambientale e che oggi si avvia verso un futuro a zero emissioni. E l'Autorità di Sistema Portuale fornirà, anche in virtù dell'esperienza maturata nel ricorrere a finanziamenti europei, piena collaborazione non solo a Sapio ma anche ai rappresentanti del tessuto produttivo e industriale di Venezia del Consorzio Hydrogen Park per raggiungere tale risultato. Un risultato che dimostra, ancora una volta, quanto Porto Marghera possa essere un'area in grado di attrarre investimenti forieri di sviluppo, occupazione e innovazione a vantaggio di Venezia, del Veneto e del Paese e di incarnare pienamente la sensibilità verso una concreta sostenibilità ambientale.

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

Ship Mag

Venezia

Un hub per l'idrogeno verde a Venezia: accordo tra Authority, Sapio e Hydrogen Park

Venezia Un hub per l'idrogeno verde nell'area portuale di Porto Marghera che possa essere replicato in altri grandi distretti industriali regionali altamente energivori. È il cuore del memorandum di intesa siglato tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) e gruppo Sapio con Hydrogen Park. La collaborazione è avviata su due progetti specifici: Il progetto PORTS8, con l'obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell'area portuale di Porto Marghera (Venezia) candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo Horizon 2020 Green Ports; Il progetto SUNSHINH3 candidato ad entrare tra quelli di interesse prevalente all'interno della strategia europea sull'idrogeno, i cosiddetti IPCEI, in fase di studio tra gli stati membri dell'UE. Intende sviluppare un sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l'approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica. L'intesa punta alla creazione di una Hydrogen Valley, ovvero un distretto dell'idrogeno d'area vasta metropolitana e si pone in linea con il Manifesto per la sostenibilità redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale. L'accordo odierno si coordina, inoltre, con la strategia promossa dalla Regione Veneto attraverso il progetto Venezia capitale mondiale della Sostenibilità e vede nell'area di Porto Marghera il sito ideale per la realizzazione di entrambi i progetti in virtù di efficienti collegamenti marittimi, di ampi spazi portuali e dei collegamenti con la rete stradale, ferroviaria ed energetica nazionale ed europea. Con la firma del memorandum Sapio, produttore di idrogeno da quasi 100 anni, metterà a disposizione le proprie competenze nell'ambito della produzione, trasporto, distribuzione e applicazioni finali per sviluppare soluzioni che consentano all'idrogeno di posizionarsi come vettore energetico sostenibile e sicuro. Il futuro del nostro Paese inizia da ciò che possiamo realizzare oggi ha dichiarato Alberto Dossi, presidente del gruppo Sapio . Collaborazioni importanti come questa con Hydrogen Park e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale sono un chiaro esempio dell'impegno che intendiamo mettere a disposizione per contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e conseguire la neutralità climatica entro il 2050. Sapio darà il suo apporto nella gestione di impianti produttivi, nella distribuzione attraverso idrogenodotti e carri bombolai, nell'installazione e gestione di stazioni di rifornimento, oltre che nell'importazione di idrogeno verde sotto forma di ammoniaca. Grazie al memorandum di intesa odierno, Porto Marghera prosegue il proprio percorso verso la transizione green, che vede Hydrogen Park in prima linea per lo sviluppo di progetti utili alla produzione e distribuzione dell'idrogeno verde inteso come vettore energetico. Questo è il futuro dei nostri territori, in linea con la strategia europea che sarà recepita nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ha affermato il presidente di Hydrogen Park Andrea Bos. I porti del futuro saranno sempre più incubatori di innovazione tecnologica e non solo luoghi di carico e scarico di merci. E il progetto avviato oggi ne è la prova ha commentato Cinzia Zincone, commissario straordinario AdSP MAS . Porto Marghera si conferma in tal senso quale hub di riferimento per garantire la transizione energetica della catena logistica, del tessuto produttivo e industriale e dell'operatività portuale. Un percorso avviato nel 2014 con la riconversione a bioraffineria operata da ENI, confermato dalla prossima operatività del progetto Venice LNG per lo stoccaggio e l'utilizzo di carburante a basso impatto ambientale e che oggi si avvia verso un futuro a zero emissioni.

Transportonline

Venezia

Un hub per l'idrogeno verde a Venezia

Collaborazione tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Sapio e Hydrogen Park. Un hub per l'idrogeno verde nell'area portuale di Porto Marghera che possa essere replicato in altri grandi distretti industriali regionali altamente energivori. È il cuore del memorandum di intesa siglato tra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (ADSPMAS) e Gruppo Sapio con Hydrogen Park. In un momento storico particolare come quello attuale, la transizione energetica verso la decarbonizzazione industriale ed un trasporto a emissioni zero è ancora più strategica e la valorizzazione dei porti come potenziali cluster che uniscono energia, industria ed economia circolare consentirà di far emergere le loro grandi potenzialità. In questo modo sarà possibile trasformare l'ecosistema portuale in un nuovo polo di energia pulita per sistemi elettrici integrati, per l'idrogeno e altri vettori energetici a basse emissioni di carbonio. La collaborazione è avviata su due progetti specifici: Il progetto PORTS8, con l'obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell'area portuale di Porto Marghera (Venezia) candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo Horizon 2020 Green Ports; Il progetto SUNSHINH3 candidato ad entrare tra quelli di interesse prevalente all'interno della strategia europea sull'idrogeno, i cosiddetti IPCEI, in fase di studio tra gli stati membri dell'UE. Intende sviluppare un sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l'approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica. L'intesa punta alla creazione di una Hydrogen Valley ovvero un distretto dell'idrogeno d'area vasta metropolitana e si pone in linea con il Manifesto per la sostenibilità redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale. L'accordo odierno si coordina, inoltre, con la strategia promossa dalla Regione Veneto attraverso il progetto Venezia capitale mondiale della Sostenibilità e vede nell'area di Porto Marghera il sito ideale per la realizzazione di entrambi i progetti in virtù di efficienti collegamenti marittimi, di ampi spazi portuali e dei collegamenti con la rete stradale, ferroviaria ed energetica nazionale ed europea. Con la firma del memorandum Sapio, produttore di idrogeno da quasi 100 anni che vanta un'esperienza consolidata lungo l'intera catena del valore e opera in completa sicurezza attraverso una rete capillare su tutto il territorio, metterà a disposizione le proprie competenze nell'ambito della produzione, trasporto, distribuzione e applicazioni finali per sviluppare soluzioni che consentano all'idrogeno di posizionarsi come vettore energetico sostenibile e sicuro. Il futuro del nostro Paese inizia da ciò che possiamo realizzare oggi ha dichiarato Alberto Dossi, Presidente del Gruppo Sapio Collaborazioni importanti come questa con Hydrogen Park e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale sono un chiaro esempio dell'impegno che intendiamo mettere a disposizione per contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e conseguire la neutralità climatica entro il 2050. Sapio darà il suo apporto di esperienza e competenza nella produzione di idrogeno, nella gestione di impianti produttivi, nella distribuzione attraverso idrogenodotti e carri bombolai, nell'installazione e gestione di stazioni di rifornimento, oltre che nell'importazione di idrogeno verde sotto forma di ammoniaca. Grazie al memorandum di intesa odierno, Porto Marghera prosegue il proprio percorso verso la transizione green, che vede Hydrogen Park in prima linea per lo sviluppo di progetti utili alla produzione e distribuzione dell'idrogeno verde inteso come vettore energetico. Questo è il futuro dei nostri territori, in linea con la strategia europea che sarà recepita nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - ha affermato il

Presidente di Hydrogen Park Andrea Bos -. La transizione energetica rappresenta una grandissima opportunità di crescita dell'attività

industriale e dell'occupazione. In questo contesto, Hydrogen Park si mette a disposizione per favorire l'accesso delle imprese dei nostri territori ai fondi del Recovery Fund e della progettualità europea già in essere. I porti del futuro saranno sempre più incubatori di innovazione tecnologica e non solo luoghi di carico e scarico di merci. E il progetto avviato oggi ne è la prova ha commentato Cinzia Zincone, Commissario Straordinario AdSP MAS -Porto Marghera si conferma in tal senso quale hub di riferimento per garantire la transizione energetica della catena logistica, del tessuto produttivo e industriale e dell'operatività portuale. Un percorso avviato nel 2014 con la riconversione a bioraffineria operata da ENI, confermato dalla prossima operatività del progetto Venice LNG per lo stoccaggio e l'utilizzo di carburante a basso impatto ambientale e che oggi si avvia verso un futuro a zero emissioni. E l'Autorità di Sistema Portuale fornirà, anche in virtù dell'esperienza maturata nel ricorrere a finanziamenti europei, piena collaborazione non solo a Sapio ma anche ai rappresentanti del tessuto produttivo e industriale di Venezia del Consorzio Hydrogen Park per raggiungere tale risultato. Un risultato che dimostra, ancora una volta, quanto Porto Marghera possa essere un'area in grado di attrarre investimenti forieri di sviluppo, occupazione e innovazione a vantaggio di Venezia, del Veneto e del Paese e di incarnare pienamente la sensibilità verso una concreta sostenibilità ambientale. www.port.venice.it

Il Gazzettino

Venezia

Autorità e nomine Lo stallo paralizza la gestione di Mose e salvaguardia

Con il nuovo governo si è bloccato l'iter per avviare l'agenzia per la laguna. In ballo anche le cariche in Porto e Provveditorato

ROBERTA BRUNETTI

Venezia

Autorità e nomine Lo stallo paralizza la gestione di Mose e salvaguardia

Un "semaforo" on line per segnalare l'innalzamento delle barriere mobili

Terra e Acqua, sei mesi di lotte civiche

SCENARI VENEZIA C' é una data, quella del 5 maggio, in cui è fissata la riunione del Cipe che dovrebbe finalmente sbloccare i fondi per rilanciare i lavori del Mose: 538 milioni (dagli ultimi conteggi) di residui dei vecchi mutui. E poi ci sono le trame in corso per dare forma a quell' Autorità della laguna, destinata a gestire Mose e sistema lagunare. Tempi più lunghi, in questo caso, per la nomina del presidente, che ad ottobre sembrava questione di un paio di mesi, ma che ora potrebbe slittare all' estate. Sono i due fronti aperti della salvaguardia di Venezia che si stanno decidendo nelle stanze del Governo.

AUTORITÀ IN STALLO Più complesso quello dell' Autorità. In ballo c' è la rivoluzione della gestione sulla laguna, voluta dal precedente Governo, con la regia dell' allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, il Pd Andrea Martella, inserita nel decreto Agosto, convertito in legge ad ottobre. Osteggiata dalle opposizioni di allora, Lega e Forza Italia, così come dal sindaco, Luigi Brugnaro, che avevano tuonato contro l' esclusione delle realtà locali. Polemiche di fine anno. Poi il Governo è cambiato, con l' ingresso di Lega e FI. Martella non c' è più.

E l' unico ministro veneziano è l' azzurro Renato Brunetta. Proprio con Brunetta Brugnaro sarebbe tornato alla carica contro l' Autorità, cassata anche nella proposta di nuova legge speciale, presentata a fine febbraio dalla Lega, primo firmatario il deputato veneziano Alex Bazzaro.

Quanto basta a rallentare - e complicare - la nomina del presidente. Il pallino è nelle mani del neo ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, un tecnico che per il momento ha preso tempo, ma non sarebbe intenzionato a cambiare strada. «Non si torna indietro - rivendica il deputato Pd, Nicola Pellicani - L' Autorità è una conquista. Giusto affermare di priorità nazionale della salvaguardia lagunare». Ma Bazzaro ribadisce: «Va abolita, i territori coinvolti di più». Una mediazione che accontenterebbe opposizioni e Ca' Farsetti sarebbe quella di dare un peso maggiore agli enti locali nella scelta del presidente, con una nomina di concerto. «Un obbrobrio giuridico» taglia corto Pellicani.

CASELLE E NOMI Partita aperta, in un gioco destinato a interessare anche altre caselle. Quella del nuovo presidente dell' Autorità di sistema portuale, oggi commissariata e affidata al provveditore alle Opere pubbliche, Cinzia Zincone. Proprio Zincone a fine novembre andrà in pensione da provveditore. Aprendo un vuoto. A quel punto ci sarà già il nuovo presidente dell' Autorità della laguna? O il nuovo provveditore continuerà ad occuparsi di salvaguardia? Un papabile successore interno era stato indicato nell' ingegner Francesco Sorrentino, gradito ai 5 Stelle. Ma ora l' interessato potrebbe ambire ad un' altra sede. In questo quadro incerto il toto candidature è apertissimo. E prima della laguna, potrebbe essere definita proprio la casella del Porto. In campo potrebbero tornare anche candidati politici, magari quelli rimasti senza un ruolo. Tra i tecnici, invece, tramontata la candidatura della commissaria al Mose, Elisabetta Spitz. Appoggiata da Martella, ne è stata poi accertata l' incompatibilità per limiti d' età. Ma contro la commissaria - che ha recuperato l' ex amministratore del Cvn, Francesco Ossola, come consulente - si sono schierate anche le imprese, oltre che il mondo ambientalista. Tecnico quotato, esperto di salvaguardia lagunare, resta

il direttore generale di Corila, Pierpaolo Campostrini. E un veneziano da qualche giorno è entrato nello staff del ministro, l' ex rettore di Ca' Foscari, Carlo Carraro.

Un' altra voce che quantomeno sarà ascoltata.

L' ATTESO CIPE Più semplice, si diceva, la questione fondi. Se ne parla da una paio anni, di questi

Il Gazzettino

Venezia

avanzi dei mutui del Mose. «Non si capiva come dovessero essere assegnati - ricorda Pellicani - Ora gli uffici legislativi dei ministeri avrebbero chiarito che basta una delibera del Cipe».

Che sta già verificando i conti, in vista della riunione del 5 maggio. Sullo sfondo c' è sempre il nodo della Legge speciale, da rifinanziare o rinnovare.

Dopo la proposta di Legge di Pellicani, sono arrivate quelle di Brunetta e Bazzaro.

«L' obiettivo è arrivare a una proposta unica - osserva il leghista - Bisogna fare lobby per Venezia per non trovarci ad elemosinare ogni anno i soldi per salvaguardia e Mose». E Pellicani rilancia anche la sua iniziativa parlamentare di indagine su Venezia: «É un tema nazionale, va riportato al centro del dibattito».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Gazzettino

Venezia

Un "semaforo" on line per segnalare l' innalzamento delle barriere mobili

RAFFAELLA VITTADELLO

Venezia

Autorità e nomine Lo stallo paralizza la gestione di Mose e salvaguardia

Un "semaforo" on line per segnalare l'innalzamento delle barriere mobili

Terra e Acqua, sei mesi di lotte civiche

IL SOLLEVAMENTO VENEZIA Da ieri, sul sito del commissario straordinario per il Mose, ci saranno nell' home page dei semaforini che avviseranno quando le paratoie di ciascuna bocca di porto saranno in funzione. Ogni fase sarà annunciata in quattro stadi: il verde a significare l' assenza di qualsiasi attività, l' arancione per indicare la possibilità di un sollevamento 9 ore prima dell' evento, precisando anche il countdown, il rosso lampeggiante per l' inizio del sollevamento e il rosso fisso per le barriere sollevate.

Il punto di partenza di un sistema di comunicazione da condividere e integrare con i contributi di Comune di Venezia, Consorzio Venezia Nuova, Provveditorato per le opere pubbliche e Capitaneria di porto.

E il primo test di comunicazione sarà proprio oggi, visto che è prevista un' alzata in contemporanea in mattinata in tutte le bocche di porto.

Ogni 45 giorni, in media, è previsto un sollevamento alternato delle paratoie del Mose per testarne il funzionamento in caso di necessità. Ultimamente, con l' intento di ridurre i costi, le movimentazioni erano state limitate solo ai reali casi di acqua alta, unendo la necessità di salvaguardia a quella della verifica funzionale.

Ma oggi l' appuntamento sarà comunque duplice: oltre alla procedura sperimentale, in contemporanea in tutte le bocche di porto ci sarà un sopralluogo di indagine dei subacquei della guardia di Finanza, supportati da quelli della ditta Nautilus che si avvicinerà al Mose con un pontone, per andare a valutare per quanto possibile la salute delle cerniere del Mose, nella parte immersa, alla bocca di Treporti.

Un sopralluogo ordinato dalla Procura regionale della Corte dei conti, in relazione alle recenti denunce di corrosione dei dispositivi che consentono la movimentazione delle paratoie.

L' iniziativa è stata assunta nell' ambito dell' inchiesta coordinata dal procuratore Paolo Evangelista per verificare il possibile danno erariale conseguente ad ipotizzati difetti nella realizzazione delle cerniere, ai costi che dovranno essere sostenuti per successive manutenzioni se non addirittura per la sostituzione delle cerniere compromesse.

Dovranno essere messi a confronto i pareri tecnici come quelli degli ingegneri Susanna Ramundo e Mario Paolucci, che si sono dimessi dall' incarico di consulenti perché i suggerimenti sarebbero stati ignorati, con rischi per il futuro dell' opera e altri pareri che ridimensionerebbero il problema e ne riterrebbero possibile una risoluzione. Le verifiche riguarderanno in particolare le cerniere femmina agganciate ai cassoni sotto acqua © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

L' offerta è sul tavolo con la conferma di Ciuffardi a vice console

Culmv, il piano del mediatore Vianello: «Sostengo Benvenuti»

SIMONE GALLOTTI

ECONOMIA&MARITTIMO

Tirrenia, il rischio adesso è il capolinea
Chiesto il fallimento per la compagnia

Culmv, il piano del mediatore Vianello: «Sostengo Benvenuti»

genova Il mediatore è diventato partigiano. «Lo sono sempre stato e lo dico in modo chiaro: io sto con Antonio. Ci conosciamo da tanto tempo e gli sono amico. Certo sono amico anche di Silvano, ma l' unico che può guidare la compagnia in questo momento è il console». Antonio è Benvenuti, l' attuale numero uno dei camalli, mentre Silvano è Ciuffardi, lo storico vice che potrebbe sfidarlo. Mauro Vianello, il presidente di Ente Bacini è troppo esperto per non sapere che l' unica mediazione possibile «è che uno dei due faccia un passo indietro. L' unica strada che vedo è questa. La Compagnia comunque è strutturata in modo tale che uscirà il miglior console possibile. Il processo democratico sarà garantito».

Adesso «ci sarà un confronto tra tutte le parti in causa e credo che alla fine ci sarà un solo candidato». E per Vianello quell' unico candidato è Benvenuti. Certo Mr. Wolf evita di immischiarsi troppo in quel "processo democratico" perché sa che gli esterni nella Culmv non sono ben visti. L' accordo che però è sul tavolo in queste ore e ci rimarrà ancora, prevede la ricomposizione con il vecchio schema e il ritorno di Ciuffardi al ruolo di vice. Non sarebbe però un ritorno all' antico, perché la conta si farebbe sul resto dei membri del consiglio di amministrazione. Decise le prime due caselle, mani libere per tutte le altre. Ma è una strada che al momento non riscuote tanto consenso e ieri le posizioni rimanevano distanti.

Regione e Autorità portuale sono in pressing perché non vogliono l' apertura di un altro fronte in porto, quello della compagnia. Il clima rimane teso: dopo l' articolo del Secolo XIX che ha raccontato cosa sta accadendo nella Culmv, Fabio Maggio, uno dei camalli che sta organizzando i gruppi di lavoro per arrivare all' assemblea straordinaria, ha spiegato in un documento inviato ad altri soci, che circa «200 soci che hanno controfirmato la richiesta di assemblea straordinaria». I malpancisti (che ovviamente rigettano la definizione) vogliono arrivare all' assemblea e presentare «6 punti che delineeranno un processo di riforma interno...propedeutico a un piano di efficientamento in cui viene richiesto un riequilibrio economico e una responsabilizzazione dei soci al riassetto, appunto, economico e lavorativo». Così tutti i lunedì ci sarà un appuntamento fisso di confronto «Pensiamo sia giunto il momento di girare la prua della nave verso una direzione che non generi situazioni economiche e lavorative» come quelle attuali e «purtroppo certificate da aziende di analisi finanziarie come inadeguate e oggetto di perdita di autonomia per la Culmv».

--

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Braccio di ferro per le banchine I canottieri Elpis a rischio sfratto

Nel 2020 il sequestro di alcuni pontili da parte della Guardia di finanza Rinnovo concessione in bilico: faremo causa. Il Porto: verifiche in corso

MARCO FAGANDINI

Braccio di ferro per le banchine I canottieri Elpis a rischio sfratto

Si schiera Abbagnale: «Realtà storica da difendere, anche il Coni si è attivato»

Galliera, il via alla gara fa discutere «Sul progetto negato ogni dialogo»

Marco FagandiniC' è un braccio di ferro estenuante che tiene con il fiato sospeso decine di atleti giovani e non. E una realtà storica del panorama remiero genovese e nazionale. È quello fra l' Autorità di sistema portuale del mar Ligure Occidentale e l' Associazione canottieri Elpis, che ha sede nel porticciolo Duca degli Abruzzi, al molo Giano. Un tiro alla fune di cui la società avrebbe fatto a meno: l' authority, sulla scorta di un' indagine della Guardia di finanza, lo scorso settembre ha comunicato l' avvio di un procedimento di decadenza della concessione demaniale, mettendo a rischio la sopravvivenza di Elpis. E nonostante le ripetute sollecitazioni di quest' ultima, ad oggi non è stato ancora chiarito l' esito del procedimento.

Tanto che nei giorni scorsi la società, attraverso gli avvocati Daniela Anselmi e Federico Smerchinich, ha scritto ancora una volta all' Autorità ponendo il Comitato di gestione davanti a un ultimatum: «In assenza di riscontro, valuteremo le azioni più idonee nelle opportune sedi giudiziarie».

L' inchiesta della Finanza I punti attorno ai quali ruota la vicenda sono due. Uno, materiale, è rappresentato dai tre pontili che permettevano alla società di affittare più di sessanta posti barca e dall' area di rimessaggio. Attività con cui raccogliere denaro per finanziare l' attività sportiva. Il secondo, più legato a scelte "politiche" oltre che tecniche, la realizzazione del nuovo assetto fieristico. La richiesta di rinnovo della concessione demaniale è stata respinta lo scorso 8 settembre perché, si legge nella lettera dei legali di Elpis, «la sua durata è stata ritenuta incompatibile con la pianificazione portuale e "il disegno del Waterfront di Levante e alle nuove proposte progettuali per l' area territoriale in questione"».

Bene, a inizio 2020 i finanzieri avevano effettuato alcuni sopralluoghi nella sede. E il 9 novembre avevano eseguito il sequestro dei pontili, dell' area di rimessaggio e del conto di Elpis. L' accusa: aver affittato quei posti ai diportisti, attività a dire dei militari non prevista dalla concessione. Eppure, ribadirà più volte la società, non solo nella concessione la locazione non sarebbe vietata. Ma nello statuto di Elpis, in possesso dell' Autorità, è esplicitamente prevista. Tutto alla luce del sole, per anni. Perché solo ora la contestazione? I due legali citano una «comunicazione proprio del presidente dell' Autorità Portuale di Genova del 19 maggio 2010», con la quale «è stato autorizzato il mantenimento della "struttura metallica costituita da 3 passerelle allo scopo di collegare il molo ed il pontile galleggiante e permettere così l' accesso per l' attracco delle imbarcazioni da diporto"». Nel mentre, il sequestro preventivo di 188.282 euro dal conto di Elpis è stato annullato dal tribunale per il Riesame.

Le richieste all' Autorità portualeLa concessione scadeva a fine dicembre 2019. Sono state fatte diverse richieste di rinnovo di almeno 10 anni. Sempre respinte. La controproposta di 4 anni era stata rifiutata dalla società, ritenendola insufficiente per ottenere sostegno bancario per manutenzioni e nuovi investimenti. Così è arrivata una proroga al giugno 2020 e un' altra per l' emergenza Covid al 30 giugno prossimo. Il 22 settembre scorso, infine, la comunicazione dell' avvio della procedura di decadenza.

Contestata da Elpis.

Dall' Autorità di sistema portuale spiegano che «l' avvio del procedimento è avvenuto a seguito di quanto comunicato dalla Finanza. Se le contestazioni fossero confermate, la concessione decadrebbe per la parte di area utilizzata in modo non conforme. Le nostre verifiche saranno sottoposte al Comitato

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

di gestione non appena si riunirà». Perché questo non è ancora avvenuto? «Deve essere nominato il nuovo board e manca ancora l' ufficializzazione da parte dei ministeri dei Trasporti e delle Finanze del collegio dei revisori dei conti. La richiesta di rinnovo è stata ricevuta ed Elpis lo sa. Il Comitato di gestione la valuterà e comunicherà l' esito alla società, subordinando questa scelta al risultato delle verifiche dell' Autorità e alle indagini della Finanza».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ansa

Genova, Voltri

Ship recycling, approvato a Genova il primo piano nazionale

Da Comandante Capitaneria. Sarà demolita nave da 2800 tonnellate

(ANSA) - GENOVA, 15 APR - Il Comandante della Capitaneria di porto di Genova ha approvato il piano di riciclaggio della motonave Mar Grande di bandiera italiana, la cui demolizione sarà eseguita a Genova dai Cantieri Navali San Giorgio del Porto, che già ha demolito il relitto della Concordia. Si tratta di un' ex cementiera costruita nel 1970, lunga 96 metri e di stazza lorda di circa 2800 tonnellate. La nave si trova già ormeggiata nel porto di Genova e sarà demolita in circa 90 giorni. È il primo caso di demolizione navale in Italia avviato in base al regolamento UE 1257/2013 e delle linee guida dell' International Maritime Organization, attraverso le quali vengono assicurate procedure compatibili per le matrici ambientali e, contestualmente, la sicurezza e la salute dei lavoratori. Le operazioni prevedono una prima fase di alleggerimento con la nave in galleggiamento, seguita da una seconda fase in bacino nel corso della quale è prevista la rimozione di tutti i liquidi presenti a bordo e il taglio di tutte le lamiere, dalle sovrastrutture alla chiglia. Tutti i materiali pericolosi presenti a bordo - compreso l' amianto sono stati inventariati e il piano di ship recycling approvato dall' Autorità marittima ha certificato il rispetto delle norme sulla gestione dei rifiuti e sulla prevenzione delle matrici ambientali. Tutti i rifiuti, prodotti dalla demolizione dell' unità, saranno caratterizzati e soggetti a preciso tracciamento. Il procedimento di approvazione ha visto il coinvolgimento della Città Metropolitana di Genova, che a suo tempo ha rilasciato al cantiere "San Giorgio del Porto" l' autorizzazione integrata ambientale per l' attività di demolizione navale e di Arpal che ne ha approvato il piano di monitoraggio e controllo. (ANSA).

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

A Genova la prima demolizione di nave in Italia dopo il regolamento Ue del 2013

Il comandante della capitaneria di porto di Genova ha approvato, nei giorni scorsi, il piano di riciclaggio della MN Mar Grande di bandiera italiana , la cui demolizione sarà eseguita a Genova presso i Cantieri Navali San Giorgio del Porto. Si tratta di un' ex cementiera costruita nel 1970, avente una lunghezza di 96 metri e una stazza lorda di circa 2800 tonnellate. La nave si trova già ormeggiata nel porto di Genova e sarà demolita in circa 90 giorni. È il primo caso di demolizione navale in Italia avviato ai sensi del Regolamento UE 1257/2013 e delle vigenti linee guida dell' International Maritime Organization, attraverso le quali vengono assicurate procedure compatibili per le matrici ambientali (aria, acqua, suolo) e, contestualmente, la sicurezza e la salute dei lavoratori . Con decreto ministeriale 12 ottobre 2017 il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (di concerto con il ministro dell' Ambiente) ha assegnato al comando generale delle capitanerie di porto la vigilanza sulla corretta applicazione del Regolamento comunitario, affidando agli uffici territoriali del corpo l' approvazione dei piani di ship recycling e l' esecuzione delle relative attività di controllo. Le operazioni prevedono una prima fase di alleggerimento con la nave in galleggiamento, seguita da una seconda fase in bacino nel corso della quale è prevista la rimozione di tutti i liquidi ancora presenti a bordo (oli residui, acque di sentina, eccetera) e il taglio di tutte le lamiere, dalle sovrastrutture alla chiglia. Tutti i materiali pericolosi presenti a bordo - compreso l' amianto - sono stati rigorosamente inventariati e il piano di ship recycling approvato dall' Autorità marittima ha certificato il rispetto delle norme vigenti sulla gestione dei rifiuti e sulla prevenzione delle matrici ambientali. Tutti i rifiuti, prodotti dalla demolizione dell' unità, saranno quindi caratterizzati e soggetti a preciso tracciamento, con previsione del maggior recupero possibile presso impianti esterni al porto. Il procedimento di approvazione ha visto il coinvolgimento della Città Metropolitana di Genova, che a suo tempo ha rilasciato al cantiere 'San Giorgio del Porto' l' autorizzazione integrata ambientale per l' attività di demolizione navale, di Arpal, che ne ha approvato il piano di monitoraggio e controllo per tutte le fasi delle operazioni, nonché di una serie di altri enti interessati, a vario titolo, dall' attività di demolizione. San Giorgio del Porto è l' unico cantiere italiano iscritto nell' elenco europeo dei cantieri autorizzati a demolire navi superiori a 500 tonnellate di stazza , potendo vantare una lunga esperienza nel settore delle demolizioni navali, tra le quali il relitto della Costa Concordia.

Genova Post

Genova, Voltri

Una ex cementiera sarà smantellata nel porto di Genova, per la prima volta applicato il protocollo Ship Recycling

Il procedimento è all' insegna del tracciamento dei materiali e dei rifiuti pericolosi. Se ne occuperanno i cantieri San Giorgio

Genova . Il comandante della capitaneria di porto di Genova ha approvato, nei giorni scorsi, il piano di riciclaggio della motonave Mar Grande di bandiera italiana, la cui demolizione sarà eseguita a Genova presso i Cantieri Navali San Giorgio del Porto. Si tratta di un' ex cementiera costruita nel 1970 , avente una lunghezza di 96 metri e una stazza lorda di circa 2800 tonnellate. La nave si trova già ormeggiata nel porto di Genova e sarà demolita in circa 90 giorni. È il primo caso di demolizione navale in Italia avviato ai sensi del Regolamento UE 1257/2013 e delle vigenti linee guida dell' International Maritime Organization, attraverso le quali vengono assicurate procedure compatibili per le matrici ambientali (aria, acqua, suolo) e, contestualmente, la sicurezza e la salute dei lavoratori. Con Decreto Ministeriale 12 ottobre 2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (di concerto con il Ministro dell' Ambiente) ha, infatti, assegnato al Comando Generale delle Capitanerie di porto la vigilanza sulla corretta applicazione del Regolamento comunitario, affidando agli uffici territoriali del Corpo l' approvazione dei piani di ship recycling e l' esecuzione delle relative attività di controllo. Le operazioni prevedono una prima fase di alleggerimento con la nave in galleggiamento, seguita da una seconda fase in bacino nel corso della quale è prevista la rimozione di tutti i liquidi ancora presenti a bordo (oli residui, acque di sentina, etc.) e il taglio di tutte le lamiere, dalle sovrastrutture alla chiglia. Tutti i materiali pericolosi presenti a bordo - compreso l' amianto - sono stati rigorosamente inventariati e il piano di ship recycling approvato dall' Autorità marittima ha certificato il rispetto delle norme vigenti sulla gestione dei rifiuti e sulla prevenzione delle matrici ambientali. Tutti i rifiuti , prodotti dalla demolizione dell' unità, saranno quindi caratterizzati e soggetti a preciso tracciamento , con previsione del maggior recupero possibile presso impianti esterni al porto. Il procedimento di approvazione ha visto il coinvolgimento della Città Metropolitana di Genova, che a suo tempo ha rilasciato al cantiere 'San Giorgio del Porto' l' autorizzazione integrata ambientale per l' attività di demolizione navale, di A.R.P.A.L., che ne ha approvato il piano di monitoraggio e controllo per tutte le fasi delle operazioni, nonché di una serie di altri enti interessati, a vario titolo, dall' attività di demolizione. Peraltro, giova notare che San Giorgio del Porto è l' unico cantiere italiano iscritto nell' elenco europeo dei cantieri autorizzati a demolire navi superiori a 500 tonnellate di stazza , potendo vantare una lunga esperienza nel settore delle demolizioni navali, tra le quali il relitto della Costa Concordia .

Informare

Genova, Voltri

Approvato a Genova il primo piano a livello nazionale di ship recycling

La cementiera "Mar Grande" sarà demolita presso i Cantieri Navali San Giorgio del Porto La Capitaneria di Porto di Genova ha reso noto che nei giorni scorsi il comandante, l' ammiraglio Nicola Carlone, ha approvato il piano di riciclaggio della nave Mar Grande di bandiera italiana, la cui demolizione sarà eseguita a Genova presso i Cantieri Navali San Giorgio del Porto. Sarà il primo caso di demolizione navale in Italia avviato ai sensi del regolamento UE 1257/2013 e delle vigenti linee guida dell' International Maritime Organization, attraverso le quali vengono assicurate procedure compatibili per le matrici ambientali (aria, acqua, suolo) e, contestualmente, la sicurezza e la salute dei lavoratori. Con decreto ministeriale del 12 ottobre 2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell' Ambiente, ha, infatti, assegnato al Comando Generale delle Capitanerie di Porto la vigilanza sulla corretta applicazione del regolamento comunitario, affidando agli uffici territoriali del Corpo l' approvazione dei piani di ship recycling e l' esecuzione delle relative attività di controllo. La Mar Grande è un' ex cementiera costruita nel 1970, lunga 96 metri e con una stazza lorda di circa 2800 tonnellate. La nave si trova già ormeggiata nel porto di Genova e sarà demolita in circa 90 giorni. Le operazioni prevedono una prima fase di alleggerimento con la nave in galleggiamento, seguita da una seconda fase in bacino nel corso della quale è prevista la rimozione di tutti i liquidi ancora presenti a bordo (oli residui, acque di sentina, etc.) e il taglio di tutte le lamiere, dalle sovrastrutture alla chiglia. Tutti i materiali pericolosi presenti a bordo - compreso l' amianto - sono stati rigorosamente inventariati e il piano di ship recycling approvato dall' Autorità Marittima ha certificato il rispetto delle norme vigenti sulla gestione dei rifiuti e sulla prevenzione delle matrici ambientali. Tutti i rifiuti, prodotti dalla demolizione dell' unità, saranno quindi caratterizzati e soggetti a preciso tracciamento, con previsione del maggior recupero possibile presso impianti esterni al porto.

Sea Reporter

Genova, Voltri

Genova, approvato il piano "ship recycling"

Genova, 15 aprile 2021 - Il Comandante della Capitaneria di porto di Genova ha approvato, nei giorni scorsi, il piano di riciclaggio della MN Mar Grande di bandiera italiana, la cui demolizione sarà eseguita a Genova presso i Cantieri Navali San Giorgio del Porto. Si tratta di un' ex cementiera costruita nel 1970, avente una lunghezza di 96 metri e una stazza lorda di circa 2800 tonnellate. La nave si trova già ormeggiata nel porto di Genova e sarà demolita in circa 90 giorni. È il primo caso di demolizione navale in Italia avviato ai sensi del Regolamento UE 1257/2013 e delle vigenti linee guida dell' International Maritime Organization , attraverso le quali vengono assicurate procedure compatibili per le matrici ambientali (aria, acqua, suolo) e, contestualmente, la sicurezza e la salute dei lavoratori. Con Decreto Ministeriale 12 ottobre 2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (di concerto con il Ministro dell' Ambiente) ha, infatti, assegnato al Comando Generale delle Capitanerie di porto la vigilanza sulla corretta applicazione del Regolamento comunitario, affidando agli uffici territoriali del Corpo l' approvazione dei piani di ship recycling e l' esecuzione delle relative attività di controllo. Le operazioni prevedono una prima fase di alleggerimento con la nave in galleggiamento, seguita da una seconda fase in bacino nel corso della quale è prevista la rimozione di tutti i liquidi ancora presenti a bordo (oli residui, acque di sentina, etc.) e il taglio di tutte le lamiere, dalle sovrastrutture alla chiglia. Tutti i materiali pericolosi presenti a bordo - compreso l' amianto - sono stati rigorosamente inventariati e il piano di ship recycling approvato dall' Autorità marittima ha certificato il rispetto delle norme vigenti sulla gestione dei rifiuti e sulla prevenzione delle matrici ambientali. Tutti i rifiuti, prodotti dalla demolizione dell' unità, saranno quindi caratterizzati e soggetti a preciso tracciamento, con previsione del maggior recupero possibile presso impianti esterni al porto. Il procedimento di approvazione ha visto il coinvolgimento della Città Metropolitana di Genova, che a suo tempo ha rilasciato al cantiere "San Giorgio del Porto" l' autorizzazione integrata ambientale per l' attività di demolizione navale, di A.R.P.A.L., che ne ha approvato il piano di monitoraggio e controllo per tutte le fasi delle operazioni, nonché di una serie di altri enti interessati, a vario titolo, dall' attività di demolizione. Peraltro, giova notare che San Giorgio del Porto è l' unico cantiere italiano iscritto nell' elenco europeo dei cantieri autorizzati a demolire navi superiori a 500 tonnellate di stazza, potendo vantare una lunga esperienza nel settore delle demolizioni navali, tra le quali il relitto della Costa Concordia.

Ship Mag

Genova, Voltri

Ship recycling, approvato a Genova il primo piano nazionale

Genova Il Comandante della Capitaneria di porto di Genova ha approvato, nei giorni scorsi, il piano di riciclaggio della motonave Mar Grande di bandiera italiana, la cui demolizione sarà eseguita a Genova presso i Cantieri Navali San Giorgio del Porto. Si tratta di un'ex cementiera costruita nel 1970, avente una lunghezza di 96 metri e una stazza lorda di circa 2800 tonnellate. La nave si trova già ormeggiata nel porto di Genova e sarà demolita in circa 90 giorni. È il primo caso di demolizione navale in Italia avviato ai sensi del Regolamento UE 1257/2013 e delle vigenti linee guida dell'International Maritime Organization, attraverso le quali vengono assicurate procedure compatibili per le matrici ambientali (aria, acqua, suolo) e, contestualmente, la sicurezza e la salute dei lavoratori. Con Decreto Ministeriale 12 ottobre 2017 il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il ministro dell'Ambiente, ha, infatti, assegnato al Comando Generale delle Capitanerie di porto la vigilanza sulla corretta applicazione del Regolamento comunitario, affidando agli uffici territoriali del Corpo l'approvazione dei piani di ship recycling e l'esecuzione delle relative attività di controllo. Le operazioni prevedono una prima fase di alleggerimento con la nave in galleggiamento, seguita da una seconda fase in bacino nel corso della quale è prevista la rimozione di tutti i liquidi ancora presenti a bordo (oli residui, acque di sentina, etc.) e il taglio di tutte le lamiere, dalle sovrastrutture alla chiglia. Tutti i materiali pericolosi presenti a bordo compreso l'amianto sono stati rigorosamente inventariati e il piano di ship recycling approvato dall'Autorità marittima ha certificato il rispetto delle norme vigenti sulla gestione dei rifiuti e sulla prevenzione delle matrici ambientali. Tutti i rifiuti, prodotti dalla demolizione dell'unità, saranno soggetti a preciso tracciamento, con previsione del maggior recupero possibile presso impianti esterni al porto. Il procedimento di approvazione ha visto il coinvolgimento della Città Metropolitana di Genova, che a suo tempo ha rilasciato al cantiere San Giorgio del Porto l'autorizzazione integrata ambientale per l'attività di demolizione navale, di Arpal., che ne ha approvato il piano di monitoraggio e controllo per tutte le fasi delle operazioni, nonché di una serie di altri enti interessati, a vario titolo, dall'attività di demolizione. Peraltro, San Giorgio del Porto è l'unico cantiere italiano iscritto nell'elenco europeo dei cantieri autorizzati a demolire navi superiori a 500 tonnellate di stazza, potendo vantare una lunga esperienza nel settore delle demolizioni navali, tra le quali il relitto della Costa Concordia.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Ship recycling: a Genova approvato dalla Capitaneria il primo piano per demolire la nave Mar Grande

Il Comandante della Capitaneria di porto di Genova, Nicola Carlone, ha approvato nei giorni scorsi il piano di riciclaggio della nave Mar Grande di bandiera italiana, la cui demolizione, come preannunciato da SHIPPING ITALY, sarà eseguita a Genova presso i Cantieri Navali San Giorgio del Porto. Si tratta di un'ex cementiera costruita nel 1970, avente una lunghezza di 96 metri e una stazza lorda di circa 2800 tonnellate. La nave si trova già ormeggiata nel porto di Genova e sarà demolita in circa 90 giorni. Lo ha reso noto la Capitaneria di Genova sottolineando che è il primo caso di demolizione navale in Italia avviato ai sensi del Regolamento UE 1257/2013 e delle vigenti linee guida dell'International Maritime Organization, attraverso le quali vengono assicurate procedure compatibili per le matrici ambientali (aria, acqua, suolo) e, contestualmente, la sicurezza e la salute dei lavoratori. Con Decreto Ministeriale 12 ottobre 2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (di concerto con il Ministro dell'Ambiente) ha, infatti, assegnato al Comando Generale delle Capitanerie di porto la vigilanza sulla corretta applicazione del Regolamento comunitario, affidando agli uffici territoriali del Corpo l'approvazione dei piani di ship recycling e l'esecuzione delle relative attività di controllo. Le operazioni prevedono una prima fase di alleggerimento con la nave in galleggiamento, seguita da una seconda fase in bacino nel corso della quale è prevista la rimozione di tutti i liquidi ancora presenti a bordo (oli residui, acque di sentina, etc.) e il taglio di tutte le lamiere, dalle sovrastrutture alla chiglia. Tutti i materiali pericolosi presenti a bordo compreso l'amianto sono stati rigorosamente inventariati e il piano di ship recycling approvato dall'Autorità marittima ha certificato il rispetto delle norme vigenti sulla gestione dei rifiuti e sulla prevenzione delle matrici ambientali. Tutti i rifiuti, prodotti dalla demolizione dell'unità, saranno quindi caratterizzati e soggetti a preciso tracciamento, con previsione del maggior recupero possibile presso impianti esterni al porto. Il procedimento di approvazione ha visto il coinvolgimento della Città Metropolitana di Genova, che a suo tempo ha rilasciato al cantiere San Giorgio del Porto l'autorizzazione integrata ambientale per l'attività di demolizione navale, di A.R.P.A.L., che ne ha approvato il piano di monitoraggio e controllo per tutte le fasi delle operazioni, nonché di una serie di altri enti interessati, a vario titolo, dall'attività di demolizione. la Capitaneria ricorda infine che San Giorgio del Porto è l'unico cantiere italiano iscritto nell'elenco europeo dei siti autorizzati a demolire navi superiori a 500 tonnellate di stazza, potendo vantare una lunga esperienza nel settore delle demolizioni navali, tra le quali il relitto della Costa Concordia.

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

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

Carige finanzia Circle con mezzo milione per investimenti tecnologici in portualità e logistica

La valorizzazione delle competenze e lo sviluppo degli investimenti in tecnologia, in settori strategici per il territorio come portualità e logistica, sono i driver fondamentali dell' operazione di finanziamento che Banca Carige ha concluso con Circle spa . L' azienda high-tech, sede a Milano e quartier generale operativo a Genova, è una realtà di primo piano nell' analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l' innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, con programmi di crescita di respiro internazionale. Nata nel 2012 da un' operazione di management buy out, Circle ha sviluppato importanti progetti di digitalizzazione sviluppando piattaforme e sistemi di interconnessione dedicati a singoli terminal, come Psa Genova Pra', Terminal San Giorgio di Genova e Cilp-Multipurpose di Livorno, collaborando all' interno di numerosi progetti rivolti alle Authority e alle Comunità Portuali di Genova, di Trieste, di Spezia e di altre primarie realtà nel Mediterraneo, contribuendo al filone della digitalizzazione ferroviaria e intermodale, e fornendo soluzioni a freight forwarder e aziende del calibro di Ikea. Dal 2018 Circle Spa è quotata sul mercato Aim Italia gestito da Borsa Italiana, ha partecipato a diversi programmi europei apportando il proprio contributo alla digitalizzazione dei corridoi logistici sia nelle direttrici Nord-Sud, verso Egitto e Marocco, che sull' asse trans-europeo. Per rispondere adeguatamente all' incremento della domanda di informatizzazione della logistica registratasi in seguito alla crisi pandemica, e che si prevede avrà un' ulteriore crescita grazie alle opportunità derivanti fondo Next Generation EU e dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), Circle sta sviluppando la propria crescita ed evoluzione anche tramite la stipula di partnership estere strategiche . Tra queste rientra l' accordo di joint venture, che si concluderà formalmente entro il 31 maggio, ma già pienamente in essere dal punto di vista all' alleanza operativa, con Magellan, realtà portoghese attiva nel campo dell' advocacy presso le Istituzioni europee. L' importo finanziato da Banca Carige è in prevalenza finalizzato alla prosecuzione del piano di investimenti e sviluppo della società high-tech . Gli 0,5 milioni euro erogati, e in parte supportati dalle garanzie pubbliche previste dal decreto Liquidità, serviranno così a sostenere la crescita che Circle spa ha registrato negli ultimi anni. «Siamo molto soddisfatti di aver concluso un' operazione finanziaria che consolida la partnership tra Banca Carige e Circle Spa - commenta il Chief Commercial Officer di Banca Carige, Gianluca Guaitani - un' impresa che coniuga l' innovazione digitale e la vocazione alla logistica del nostro territorio con un' apertura prospettica molto ampia ai mercati esteri, leve imprescindibili per affrontare le sfide del futuro». «L' accordo con Banca Carige è importante per Circle Group perché ci supporterà nei progetti di crescita della Strategic Road Map 2024 e, in particolare, nell' evoluzione dei prodotti proprietari e dei servizi Eu, nell' espansione geografica nelle aree target del Mediterraneo, dell' Europa Centrale, Middle East e area Baltica, e nel percorso di systematic M&A per l' acquisizione di servizi complementari» aggiunge Luca Abatello , ceo di Circle spa.

Genova24

Genova, Voltri

Digitalizzazione dei porti, da Carige finanziamento a Circle per 500mila euro

L' azienda ha sviluppato progetti di digitalizzazione sviluppando piattaforme e sistemi di interconnessione dedicati a singoli terminal

Genova . La valorizzazione delle competenze e lo sviluppo degli investimenti in tecnologia, in settori strategici per il territorio come portualità e logistica, sono i driver fondamentali dell' operazione di finanziamento che Banca Carige ha concluso con Circle Spa. L' azienda hi-tech, sede a Milano e quartier generale operativo a Genova, è una realtà di primo piano nell' analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni per l' innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, con programmi di crescita di respiro internazionale. Nata nel 2012 da un' operazione di management buy out, Circle ha sviluppato importanti progetti di digitalizzazione sviluppando piattaforme e sistemi di interconnessione dedicati a singoli terminal, come PSA Genova Prà, Terminal San Giorgio di Genova e CILP-Multipurpose di Livorno, collaborando all' interno di numerosi progetti rivolti alle Authority e alle Comunità Portuali di Genova, di Trieste, di Spezia e di altre primarie realtà nel Mediterraneo, contribuendo al filone della digitalizzazione ferroviaria e intermodale, e fornendo soluzioni a freight forwarder e aziende del calibro di Ikea. Dal 2018 Circle Spa è quotata sul mercato AIM Italia gestito da Borsa Italiana, ha partecipato a diversi programmi europei apportando il proprio contributo alla digitalizzazione dei corridoi logistici sia nelle direttrici nord-sud, verso Egitto e Marocco, che sull' asse trans-europeo. Per rispondere adeguatamente all' incremento della domanda di informatizzazione della logistica registratasi in seguito alla crisi pandemica, e che si prevede avrà un' ulteriore crescita grazie alle opportunità derivanti fondo Next Generation EU e dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), Circle sta sviluppando la propria crescita ed evoluzione anche tramite la stipula di partnership estere strategiche. Tra queste rientra l' accordo di joint venture, che si concluderà formalmente entro il 31 maggio, ma già pienamente in essere dal punto di vista all' alleanza operativa, con Magellan, realtà portoghese attiva nel campo dell' advocacy presso le Istituzioni europee. L' importo finanziato da Banca Carige è in prevalenza finalizzato alla prosecuzione del piano di investimenti e sviluppo della società hi-tech. I 500mila euro erogati, ed in parte supportati dalle garanzie pubbliche previste dal Decreto Liquidità, serviranno così a sostenere la crescita che Circle Spa ha registrato negli ultimi anni. 'Siamo molto soddisfatti di aver concluso un' operazione finanziaria che consolida la partnership tra Banca Carige e Circle Spa - commenta il Chief Commercial Officer di Banca Carige, Gianluca Guaitani - un' impresa che coniuga l' innovazione digitale e la vocazione alla logistica del nostro territorio con un' apertura prospettica molto ampia ai mercati esteri, leve imprescindibili per affrontare le sfide del futuro.'. 'L' accordo con Banca Carige è importante per Circle Group perché ci supporterà nei progetti di crescita della Strategic Road Map 2024 e, in particolare, nell' evoluzione dei prodotti proprietari e dei servizi EU, nell' espansione geografica nelle aree target del Mediterraneo, dell' Europa Centrale, Middle East e area Baltica, e nel percorso di systematic M&A per l' acquisizione di servizi complementari' ha dichiarato Luca Abatello, CEO di Circle Spa.

Genova3000

Genova, Voltri

Spediporto, intervista al direttore Botta sull' evento NextGEneration

Giampaolo Botta, direttore generale Spediporto Intervista (video) a cura di Pierfranco Pellizzetti al direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta sull' evento NextGEneration, in programma venerdì 16 aprile, dalle ore 10:30, e trasmesso in streaming da Primocanale. Durante la diretta, Alessandro Pitto, presidente dell' associazione presente a Genova dal 1946 e tra le più dinamiche in Italia nel settore spedizioni alla quale aderiscono il 30% delle imprese italiane ed il 90% di quelle liguri, insieme agli esponenti delle amministrazioni e del mondo delle università internazionali, da Harvard alla National University di Singapore, mostrerà le potenzialità del nostro territorio in una prospettiva e visione smart. Tecnologia, infrastrutture, semplificazioni, ambiente e territorio alla base di un grande progetto di rilancio della Liguria e di tutto il Nord Ovest al centro dell' Europa. Oltre a Pitto e Botta, tra i relatori anche Giovanni Toti, presidente di Regione Liguria, Marco Bucci, sindaco di Genova, Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Raffaella Paita, deputata di Italia Viva e presidente della Commissione trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera, Andrew Lim, professore alla National University of Singapore e Fernando Alberti, professore presso la LIUC. SOTTO L' INTERVISTA Spediporto, da sinistra: il direttore generale Giampaolo Botta e il presidente Alessandro Pitto.

Ship Mag

Genova, Voltri

Banca Carige finanzia il piano di sviluppo di Circle con 500 mila euro

ShipMag.

Banca Carige finanzia il piano di sviluppo di Circle con 500 mila euro

Genova La Banca Carige ha finanziato con 500 mila euro il piano di sviluppo di Circle, azienda hi-tech specializzata nella digitalizzazione dei settori portuali e della logistica intermodale con sede a Milano e quartier generale operativo a Genova. Il finanziamento, in parte supportato dalle garanzie pubbliche previste dal Decreto Liquidità, servirà a sostenere la crescita che l'azienda ha registrato negli ultimi anni. Siamo molto soddisfatti di aver concluso un'operazione finanziaria che consolida la partnership tra Banca Carige e Circle Spa commenta il chief commercial officer di Banca Carige, Gianluca Guaitani un'impresa che coniuga l'innovazione digitale e la vocazione alla logistica del nostro territorio con un'apertura prospettica molto ampia ai mercati esteri, leve imprescindibili per affrontare le sfide del futuro.. Luca Abatello, CEO di Circle Spa, ha aggiunto: L'accordo con Banca Carige è importante per Circle Group perché ci supporterà nei progetti di crescita della Strategic Road Map 2024 e, in particolare, nell'evoluzione dei prodotti proprietari e dei servizi EU, nell'espansione geografica nelle aree target del Mediterraneo, dell'Europa Centrale, Middle East e area Baltica, e nel percorso di systematic M&A per l'acquisizione di servizi complementari. Nata nel 2012 da un'operazione di management buy out, Circle ha sviluppato importanti progetti di digitalizzazione sviluppando piattaforme e sistemi di interconnessione dedicati a singoli terminal, come PSA Genova Prà, Terminal San Giorgio di Genova e CILP-Multipurpose di Livorno, collaborando all'interno di numerosi progetti rivolti alle Authority e alle Comunità Portuali di Genova, di Trieste, di Spezia e di altre primarie realtà nel Mediterraneo, contribuendo al filone della digitalizzazione ferroviaria e intermodale, e fornendo soluzioni a freight forwarder e aziende del calibro di Ikea. Dal 2018 Circle Spa è quotata sul mercato AIM Italia gestito da Borsa Italiana, ha partecipato a diversi programmi europei apportando il proprio contributo alla digitalizzazione dei corridoi logistici sia nelle direttrici nord-sud, verso Egitto e Marocco, che sull'asse trans-europeo. In vista delle opportunità che potrebbero arrivare dal fondo Next Generation EU e dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), Circle sta sviluppando la propria crescita anche attraverso la stipula di partnership estere strategiche. Tra queste rientra l'accordo di joint venture, che si concluderà formalmente entro il 31 maggio, ma già pienamente in essere dal punto di vista all'alleanza operativa, con Magellan, realtà portoghese attiva nel campo dell'advocacy presso le Istituzioni europee

Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

Appalto revocato per la Berkan B La Procura indaga sul recupero fallito

Ravenna

INCHIESTA PER DISASTRO AMBIENTALE

Frane per 3 chilometri lungo il Savio Chiesto rinvio a giudizio per 8 persone

Tra gli indagati dipendenti del Servizio Tecnico di Bacino e della ditta che ha costruito la centrale idroelettrica di Mensa Matellica

Appalto revocato per la Berkan B La Procura indaga sul recupero fallito

Strage Bologna: nuovo processo al via oggi

RAVENNA La Procura ha aperto un fascicolo conoscitivo per verificare eventuali profili di reato legati alla tardiva rimozione del relitto della Berkan B, dopo l' affidamento del bando da parte di Autorità Portuale a Micoperi.

Si tratta di un' inchiesta parallela, costola del filone principale legato al parziale affondamento della motonave con conseguente sversamento di idrocarburi, dopo anni di abbandono nella banchina della pialas sa Piomboni; fatti per i quali il presidente di Ap Daniele Rossi e il segretario generale Paolo Ferrandino sono accusati di inquinamento ambientale e attendono a maggio l' udienza preliminare.

Il nuovo fascicolo al momento non vede né indagati né ipotesi di reato. Ma proprio per fare luce sui ritardi nella rimozione del relitto, nonostante la gara vinta da Micoperi, gli inquirenti nei giorni scorsi sono tor nati nella sede di via Antico Squero per acquisire documentazione relativa proprio i contratti e le clausole messe nero su bianco nel bando.

Il ricorso al tar Sull' appalto revocato il 27 gennaio scorso è attualmente pendente un ricorso al Tar da parte dell' impresa di via Trieste, che si è aggiudicata la commessa l' 11 dicembre 2019. Il 26 ottobre scorso Ap ha fatto partire la convocazione dell' Associazione temporanea di imprese capeggiata da Micoperi. Ma qualcosa si è inceppato al momento di firmare il contratto.

Proprio durante l' udienza preliminare di marzo, quando i difensori dei vertici di Ap erano comparsi davanti al gup insieme al sostituto procuratore Angela Scorza, titolare dell' inchiesta, era emerso un dettaglio inedito sulla travagliata vicenda del recupero della motonave: tra le ragioni che avevano portato i legali a chiedere un rinvio c' era stata l' ipotesi di tornare con un nuovo piano di recupero alla luce della rottura con le imprese vincitrici, facendo intendere quindi che gli accordi fossero completamente saltati.

Il giorno successivo è trapelata la notizia del contenzioso in sospeso tra l' Ente portuale e Micoperi. Quest' ultima lamenta di essersi trovata tra le mani un contratto con allegati che facevano lievitare icosti di intervento, e di avere pertanto rifiutato l' incarico facendo però ricorso al Tar rispetto alla revoca. A giugno si attende la pronuncia del tribunale.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

Porto e sviluppo ecosostenibile: un sogno?

Una realtà estremamente legata, per tradizione, al marmo e all' impero romano, da potenziare tra progetti futuri e timori

CRONISTI in CLASSE 2021

TOSCANA

CONAD

Porto e sviluppo ecosostenibile: un sogno?

Una realtà estremamente legata, per tradizione, al marmo e all' impero romano, da potenziare tra progetti futuri e timori

Lo scalo? Un'occasione per tutto il territorio» La parola al presidente della Provincia Lorenzetti

MONTIGNOSO Il Porto di Carrara è l' erede dell' antichissimo porto di Luni, le cui merci, in particolare i blocchi di marmo, erano destinate a Roma e alle città dell' impero. La storia secolare di questa infrastruttura è infatti strettamente legata all' estrazione e al commercio del marmo. Al 1750 risale il primo tentativo di scavare una darsena da parte dei duchi di Modena mentre nel 1851 l' industriale Walton costruì un primo pontile a mare aperto per facilitare il carico dei marmi sulle imbarcazioni, che sino ad allora avveniva tramite impalcature mobili sulla spiaggia. I lavori di edificazione del vero e proprio porto iniziarono nel 1920 ma, a causa dei bombardamenti durante la seconda guerra mondiale, esso dovette essere ricostruito nel dopoguerra. Oggi è il più importante scalo mondiale di movimentazione dei prodotti lapidei e invia milioni di tonnellate di merci in tutto il mondo.

Quest' area viene utilizzata però anche per l' attività crocieristica, anche se le sue potenzialità turistiche sono limitate dalle ristrette dimensioni e dalla mancanza di zone e servizi adatti per i passeggeri. Ciò impedisce di esprimere a pieno la vocazione turistica del nostro territorio, legata alla vicinanza di varie attrazioni (dalle cave alle cinque terre, solo per citarne alcune).

Proprio per questo l' autorità portuale ha elaborato un progetto di ampliamento dell' infrastruttura: dovrebbe essere realizzato un nuovo molo così da creare due aree distinte, una di levante per il settore commerciale e l' altra di ponente dedicata interamente al settore diportistico e turistico (sia piccole imbarcazioni che navi da crociera). Secondo gli studi presentati dall' autorità portuale questo tipo di progetto dovrebbe inoltre evitare il rischio di insabbiamento della foce del Carrione. Ciò nonostante non mancano le voci critiche, come quella di Legambiente che esprime perplessità per i progetti di ampliamento e il timore che questi possano comportare dei danni per l' ambiente. Malgrado le rassicurazioni dell' autorità portuale, oltre all' aumento del traffico, all' inquinamento e alla cementificazione della costa, secondo l' associazione l' intervento di espansione inciderebbe negativamente sul litorale, accrescerebbe il rischio idraulico alla foce del Carrione ed incrementerebbe l' erosione delle spiagge.

Inoltre, pur riconoscendo l' utilità del porto in relazione alle realtà economiche del territorio (commercio del marmo e Nuovo Pignone in particolare), si ritiene che lo sviluppo di questa infrastruttura debba passare per una riorganizzazione degli spazi interni piuttosto che per un ampliamento. Anche nella nostra provincia si ripropone così una delle grandi questioni dei nostri giorni, cioè se sia possibile coniugare la crescita economica e la tutela dell' ambiente e, se sì, come realizzare concretamente uno sviluppo ecosostenibile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

L' intervista

Lo scalo? Un' occasione per tutto il territorio» La parola al presidente della Provincia Lorenzetti

L' analisi del politico che guarda alla struttura come una grande opportunità economica

CRONISTI in CLASSE 2021

TOSCANA

CONAD

Porto e sviluppo ecosostenibile: un sogno?

Lo scalo? Un'occasione per tutto il territorio» La parola al presidente della Provincia Lorenzetti

MONTIGNOSO Il futuro del porto di Carrara, ne parliamo con il presidente della Provincia Gianni Lorenzetti.

Cosa rappresenta il porto di Carrara per la nostra provincia?

Per il nostro territorio avere un porto è indispensabile per lo sviluppo economico e sociale. La nostra zona industriale senza un porto che permetta l' esportazione dei prodotti, dal marmo fino alla metalmeccanica, sarebbe difficile da immaginare. La crescita del territorio non deve passare però solo dallo sviluppo commerciale, ma anche da quello turistico, con la possibilità di ospitare navi da crociera e quindi permettere agli avventori, con un' offerta adeguata e attrattiva, di poter visitare la nostra terra e le bellezze che essa offre. Il porto è quindi una risorsa indispensabile che necessita di investimenti capaci di portare progresso e benefici all' intera comunità».

Ritiene che lo sviluppo del porto sia compatibile con la tutela dell' ambiente?

«Assolutamente si. Sono molti gli esempi di Paesi evoluti dove si riesce a far convivere entrambe le cose. Penso che oggi abbiamo a disposizione gli strumenti per garantire sviluppo e di pari passo tutela dell' ambiente: la portualità commerciale, turistica e diportistica si può affiancare all' infrastruttura balneare tradizionale. Negli ultimi 70 anni è sempre esistito il problema del fenomeno erosivo delle coste, ben prima che fosse costruito il porto. Bisogna trovare le migliori soluzioni per ampliare il porto in modo compatibile con l' ambiente e la balneazione».

Corriere della Sera

Livorno

L' inchiesta

La 'ndrangheta in affari in Toscana Indagati politici e dirigenti pubblici

C' è anche il capo di gabinetto di Giani

MARCO GASPERETTI

Cronache

Ergastolo ostativo incostituzionale
Un anno di tempo per la riforma

La Consulta sul doppio binario per i mafiosi condannati e non pentiti. «Una nuova legge»

71%

Pisa, dopo la sentenza del Tar
Il sì del sindaco leghista all'ter per la moschea

L'inchiesta

La 'ndrangheta in affari in Toscana
Indagati politici e dirigenti pubblici
C'è anche il capo di gabinetto di Giani

FIRENZE Una strada costruita tra Empoli e Castelfiorentino con 8 mila tonnellate di rifiuti tossici delle concerie; enormi quantitativi di cocaina dei narcos sudamericani che approdavano al porto di Livorno e persino davanti al mare della Terrazza Mascagni, il belvedere-monumento della città.

E ancora: due insospettabili funzionari della Regione, un sindaco e un consigliere regionale già presidente della Provincia di Pisa, sospettati di corruzione. E dietro le quinte, a fare da registi, i boss della 'ndrangheta capaci di infiltrare le loro truppe ovunque.

È quanto sta svelando la maxi operazione di carabinieri e Dda di Firenze coordinata dalla Procura che, dopo indagini lunghe e complesse, sta scoperchiando un vaso di Pandora scoprendo le ramificazione della mafia calabrese in Toscana con indagini anche in Umbria e in Calabria.

Sono 23 per ora gli arresti e 19 le persone indagate, in più filoni d' inchiesta che però potrebbero avere un unico comune denominatore. Gli avvisi di garanzia hanno raggiunto il capo di gabinetto del presidente della Regione, Ledo Gori e il dirigente della Direzione Ambiente Edo Bernini.

Inquisito il sindaco di Santa Croce sull' Arno Giulia Deidda e con lei anche il consigliere regionale del Pd Andrea Pieroni, già presidente della Provincia di Pisa.

Il capo di gabinetto Gori è sospettato di aver favorito imprenditori dell' Associazione dei conciatori di Santa Croce (Pisa) seguendo iter legislativi, pratiche, autorizzazioni e ostacolando i controlli anche spostando dirigenti regionali.

In cambio gli imprenditori dell' Associazione dei Conciatori si sarebbero impegnati a far pressioni sul presidente della Regione, Eugenio Giani (che non è indagato) per riconfermare Gori nel suo ruolo (stipendio da oltre 100 mila euro) che si era conquistato con la precedente presidenza.

I sospetti su Giulia Deidda, sindaco di Santa Croce sull' Arno (abuso di ufficio, corruzione, e associazione a delinquere in concorso con un gruppo di imprenditori, i reati ipotizzati) riguardano invece presunti favori a un consorzio sospettato di gravi reati. Nelle carte dell' inchiesta si legge inoltre che sarebbe proprio la prima cittadina a fare da trait d' union tra politica e conciatori. Ma oltre che ai vertici dei conciatori, la Procura distrettuale antimafia è riuscita a individuare le infiltrazioni mafiose nel settore inerti da parte degli uomini della cosca calabrese Gallace di Guardavalle (Catanzaro). I boss, infatti, erano riusciti ad acquisire una azienda storica e con questa operazione sarebbero riusciti ad aggiudicarsi commesse pubbliche di grande valore condizionando il libero mercato.

Nell' inchiesta appare anche il nome del nuovo centro sportivo della Fiorentina a rischio infiltrazioni. L' inchiesta, che potrebbe avere altri sviluppi clamorosi, sta provocando reazioni politiche. Il leader delle Lega, Matteo Salvini, parla di scandalo, mentre il M5S di sottovalutazione del rischio infiltrazioni e chiede al presidente della Regione, Eugenio Giani, di riferire in consiglio regionale.

La Repubblica

Livorno

Rifiuti tossici in Toscana indagato per corruzione il capo gabinetto di Giani

Blitz contro la drangheta per sversamenti illeciti del comparto conciario Sotto inchiesta anche la sindaca Deidda e il consigliere regionale pd Pieroni

DI ANDREA BULLERI E LUCA SERRANÒ

22 Cronaca

Rifiuti tossici in Toscana indagato per corruzione il capo gabinetto di Giani

Blitz contro la drangheta per sversamenti illeciti del comparto conciario Sotto inchiesta anche la sindaca Deidda e il consigliere regionale pd Pieroni

Le loro parole sono il nostro pensiero per te.

DIC KIN SON

DE ANG ELIS

REPUBBLICA TI REGALA LA GRANDE POESIA.

la Repubblica

FIRENZE - Senza fare troppo rumore, la 'Ndrangheta si era infiltrata nel distretto conciario di Santa Croce sull' Arno, in provincia di Pisa, dove si produce il 28% della pelle destinata alla moda italiana. In accordo con una rete di imprenditori del settore, componenti secondo le accuse di una associazione a delinquere, lucrava sul business dei rifiuti. E beneficiava di rimando delle entrature politiche degli stessi imprenditori, legati a rapporti di reciproco scambio - sempre secondo gli inquirenti - con uomini della politica toscana: il consigliere regionale Pd Andrea Pieroni vicino ad Enrico Letta, il capo di gabinetto del governatore Eugenio Giani, Ledo Gori, storico braccio destro dell' ex presidente Enrico Rossi, la sindaca di Santa Croce Giulia Deidda, tutti sotto inchiesta.

È solo uno dei risvolti delle inchieste della Dda fiorentina che ieri mattina hanno portato a decine di perquisizioni e a una ventina di arresti in diverse regioni italiane. Le inchieste, portate avanti dal Ros, dal Noe e dai forestali di Firenze coordinati dai pm Giulio Monferini ed Eligio Paolini, si intersecano tra loro: un giro d' affari milionario, che spaziava dal traffico di rifiuti alle estorsioni a danno di imprenditori del settore movimento terra. La criminalità avrebbe pensato anche di infiltrarsi nei lavori per la costruzione del Viola Park, centro sportivo della Fiorentina calcio. Fino al traffico internazionale di droga, dal Sudamerica al porto di Livorno.

Nel filone legato al distretto conciario si ipotizza l' esistenza di una associazione a delinquere finalizzata a una lunga serie di reati ambientali, per lo smaltimento irregolare dei fanghi di depurazioni che avrebbero inquinato anche di cromo terreni e corsi d' acqua, oltre ad essere utilizzati, una volta trasformati, nei sottofondi stradali senza averne i requisiti. Misure cautelari sono scattate per i vertici dell' Associazione conciatori e per una famiglia di origini calabresi, Annamaria Faragò, Manuel Lerose (ai domiciliari) e Francesco Lerose (carcere), che gestivano impianti di smaltimento a Pontedera (Pisa) e Bucine (Arezzo). A loro tre il gip ha contestato l' aggravante dell' associazione mafiosa, in particolare per aver agevolato le attività della cosca Grande Aracri, contigua al potente clan Gallace.

Diciannove in tutto gli indagati, tra cui gli stessi Gori, Pieroni (entrambi per corruzione) e la sindaca di Santa Croce sull' Arno, Giulia Deidda (associazione a delinquere).

Indagato, per abuso d' ufficio, anche il direttore del settore ambiente della Regione, Edo Bernini. La rete di imprenditori, secondo il gip, prometteva «utilità di carriera al pubblico ufficiale Ledo Gori, capo gabinetto del presidente uscente Enrico Rossi (estraneo all' inchiesta), e quindi con contratto dirigenziale a scadenza, per »il compimento di atti contrari ai propri doveri di ufficio e quale ricompensa per atti contrari dallo stesso già compiuti nella passata consiliatura, avendo già dimostrato di essere a loro disposizione». Lo scambio avrebbe riguardato «autorizzazioni illegittime in materia di rifiuti e di scarichi», finanziamenti a fondo perduto in favore del consorzio Aquarno e la «individuazione dei dirigenti da nominare a capo degli enti di controllo di espresso gradimento dei conciatori».

Dall' altra parte, il "sistema" si sarebbe speso per favorire il rinnovo del contratto a Gori con il nuovo governatore

Giani a una cifra di oltre 100 mila euro l' anno. Gli imprenditori e la stessa sindaca di Santa Croce avrebbero chiesto «esplicitamente» a Eugenio Giani (estraneo all' inchiesta) di confermare il capo gabinetto, «richiesta che in effetti veniva formulata già in corso di campagna elettorale in una cena del marzo 2020 e in successive visite elettorali nel comparto industriale». A Pieroni si rimprovera

La Repubblica

Livorno

di aver promesso agli imprenditori un emendamento a loro gradito ad una legge regionale in cambio di un contributo di 2-3 mila euro per la campagna elettorale.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Tirreno

Livorno

Rifiuti, appalti e coca Il business criminale

L'estorsione per i lavori a una strada regionale svela intrecci di corruzione e reati ambientali

MATTEO LEONI MATTEO LEONI

Fattodelgiorno

INFILTRAZIONI 'NDRANGHETA IN TOSCANA

LA 'NDRANGHETA IN TOSCANA

Rifiuti, appalti e coca Il business criminale

L'estorsione per i lavori a una strada regionale svela intrecci di corruzione e reati ambientali

Fattodelgiorno

Politici e funzionari "giusti" per risparmiare 28 milioni

L'accusa: appoggio (anche elettorale) agli amici Così i fanghi nocivi si smaltiscono a costi bassi

C' è un filo che lega le infiltrazioni della 'ndrangheta in Toscana: smaltimento illecito dei fanghi delle concerie della zona di Santa Croce, grazie a un sistema di "favori" e - pare - corruzione fra politici e imprenditori; le estorsioni per pilotare gli appalti pubblici e il traffico internazionale di droga che vede il porto di Livorno come la porta di ingresso degli stupefacenti in Europa. I carabinieri seguono le tracce dello smaltimento illecito dei fanghi speciali (nocivi) e arrivano ad arrestare oltre venti arresti al termine di tre inchieste diverse. I provvedimenti cautelari sono stati disposti dal gip di Firenze su richiesta dei pm Eligio Paolini e Giulio Monferini della Direzione distrettuale antimafia (Dda).

all' origine i fanghi di conceria La pista seguita dagli investigatori è, appunto, lastricata di rifiuti speciali e inquinanti derivanti dallo smaltimento dei residui di lavorazione delle concerie del distretto di Santa Croce sull' Arno. Tutto infatti è partito dagli accertamenti sui lavori per la realizzazione del lotto V della strada regionale 429 Empoli-Castelfiorentino. È questo il fulcro in cui si intrecciano due delle indagini arrivate ieri a conclusione, sui reati ambientali e sull' estorsione legata agli appalti.la strada "avvelenata"Sotto l' asfalto della 429 ci sarebbero 8.000 tonnellate di "Keu", sigla con cui vengono indicate le ceneri di risulta della combustione dei rifiuti (fanghi) conciari. Si tratta di materiali altamente tossici, che presentano valori inquinanti tali da non poter essere riusati in alcun modo e che quindi devono essere smaltiti secondo procedure speciali. Invece - secondo l' accusa - sarebbero stati miscelati a terre di scavo per formare materiali edili, usati per realizzare il "rilevato" della strada, lo strato che sta sotto all' asfalto. Il tutto ovviamente con grandissimo, e ancora attuale, rischio di inquinamento delle falde acquifere e del suolo.

Ma come avrebbe fatto il Keu a finire sotto la strada regionale 429? Gli scarichi delle concerie trattati dal consorzio Aquarno di Santa Croce - secondo la Procura di Firenze - venivano inviati in un impianto di depurazione a Pontedera, gestito da Francesco Lerose, 57 anni residente in provincia di Crotone, dove venivano miscelati abusivamente e poi inviati nei vari cantieri, tra cui quello per la costruzione della bretella. Ed ecco comparire l' ombra della 'ndrangheta.

politica e affari Lerose è considerato dagli investigatori personaggio in contatto con ambienti criminali della cosca Gallace.

Lo stesso clan che - stando ai militari del Ros - controllava i lavori di movimento terra nell' appalto del lotto V della 429. Nell' inchiesta sono state arrestate sei persone: cinque sono ai domiciliari e una carcere, appunto Francesco Lerose.

Il sistema criminale - secondo la ricostruzione dell' accusa - sarebbe stato gestito di vertici dell' Associazione conciatori di Santa Croce sull' Arno. Per l' accusa formavano una vera e propria associazione a delinquere, di cui faceva parte anche il sindaco di Santa Croce Giulia Deidda (alla quale non si contesta alcun legame con la criminalità organizzata, ndr). Un gruppo criminale che poteva avvalersi di importanti agganci nel mondo della politica, come il capo di gabinetto del presidente della Regione, Ledo Gori, e il consigliere regionale del Pd Andrea Pieroni, entrambi indagati per corruzione (ma non per il reato associativo). I rifiuti inquinanti sarebbero stati interrati anche nell' aeroporto militare di Pisa. l' estorsioneAlla prima inchiesta dei carabinieri del Noe (il nucleo dei carabinieri ambientali), della pg dei carabinieri della procura e dei forestali, si intreccia quella del Ros che ipotizza tra l' altro i reati di

associazione a delinquere finalizzata all' estorsione, illecita concorrenza con violenza

Il Tirreno

Livorno

e minaccia e subappalto irregolare. L' anello di congiunzione sarebbe Francesco Lerose. Secondo la ricostruzione degli inquirenti, gli ambienti vicini alla 'ndrangheta avrebbero deciso che i lavori di movimentazione terra per la realizzazione del lotto V della 429 sarebbero dovuti andare alla ditta del Mugello Cantini Marino di Vicchio, con sede anche a Firenze, controllata (pare) direttamente dalla cosca Gallace. L' impresario Graziano Cantini e il suo collaboratore Nicola Verdiglione, direttamente collegati a soggetti ritenuti organici al clan Gallace, tra cui Nicola Chiefari e Domenico Vitale, avrebbero usato la forza intimidatoria della 'ndragheta per estromettere un impresario calabrese dal cantiere per la 429. L' intimidazione sarebbe avvenuta nell' impianto di Pontedera di proprietà di Lerose, lo stesso dove le polveri tossiche delle concerie venivano miscelate e riciclate illecitamente.

la drogaAttraverso la figura di Domenico Vitale, nato a Catanzaro e residente a Volterra, si arriva alla terza inchiesta. L' uomo infatti è descritto dai carabinieri del Ros come una sorta di curatore generale degli interessi 'ndranghetisti in Toscana. Si sarebbe occupato di appalti, ma anche di droga. In particolare cocaina, che la 'ndrangheta importava dal Sudamerica e poi smerciava in Europa, soprattutto in Olanda. La via di accesso al vecchio continente era il porto di Livorno. La coca arrivava in navi container. Vitale gestiva l' attività illecita e sarebbe stato l' anello di collegamento con il latitante Francesco Riitano, arrestato nell' agosto del 2019 a Messina, e la cosca Gallace, dirigendo anche gli aspetti logistici del trasporto della droga. L' indagine sul narcotraffico internazionale ha portato complessivamente al sequestro di 191 chili di cocaina:130 chili furono trovati in mare a Livorno, tra i bagni Pancaldi e la terrazz

a Mascagni, già nel maggio del 2017. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

Le mani delle cosche sul porto di Livorno

La direzione anti-mafia conferma: porta di ingresso della cocaina in Europa

STEFANO TAGLIONE

4 Fatto del giorno

LA 'NDRANGHETA IN TOSCANA

Il traffico con navi container e recuperi di carichi in mezzo al mare

Le mani delle cosche sul porto di Livorno

La direzione anti-mafia conferma: porta di ingresso della cocaina in Europa

STEFANO TAGLIONE

«Che non la mangi la balena...»

Gli occhi sul porto di Livorno la 'ndrangheta li ha messi da anni. Usandolo sempre più spesso come porta d' ingresso della cocaina non solo in Italia, ma in Europa. Il pagamento a Medellín - città colombiana celebre per il "cartello della droga" e Pablo Escobar - si accompagna a un collaudato sistema di spedizione sulle navi portacontainer e consegna, fatto di corrispondenti in Toscana (affiliati alle cosche, in questo caso quella calabrese di Gallace), marinai a libro paga e altre organizzazioni criminali (sarde in questo caso) pronte ad aiutare l' organizzazione criminale per il recupero dei carichi milionari.

Si tratta di operazioni che talvolta avvengono in mezzo al mare, con barche pronte ad accostare sottobordo per raccogliere la "coca". Grazie ad alcuni mozzi compiacenti, così da evitare i controlli doganali. Anche se in passato la 'ndrangheta ha trafficato la droga sfidando i controlli, lo testimoniano i sequestri degli ultimi anni.

È il 2 maggio del 2017 quando la cosca sceglie la prima opzione: il recupero in mare. Ma il progetto fallisce nel peggiore dei modi. Con i sacchi di juta pieni di "polvere bianca" - ce n' erano 200 chili - affiorati fino alla Terrazza Mascagni e le indagini della Direzione distrettuale antimafia che, quasi quattro anni dopo, con i carabinieri portano a 17 arresti in mezza Toscana, con accuse che spaziano dal narcotraffico internazionale al favoreggiamento della latitanza di un ricercato 'ndranghetista. È Francesco Riitano, 40 anni, della città catanzarese di Guardavalle, conosciuta per decenni di stragi mafiose. Sarebbe lui il "broker" incaricato di seguire gli affari a Livorno e che nell' agosto 2019 viene arrestato a Giardini Naxos, vicino Taormina, in vacanza in un residence. I militari, per acciuffarlo, sono partiti da Livorno. Lo stavano pedinando da mesi, dopo che la polizia olandese era venuta in possesso di alcune chat prese da un server della Costa Rica col quale i presunti criminali comunicavano. È così che gli inquirenti inizieranno a collegare il carico disperso alla cosca.

Riitano, per gestire gli affari , come luogo di villeggiatura sceglie Rapallo. È da qui che coordinerà tutto, venendo più volte a Livorno, come il 1° maggio 2017, alloggiando all' hotel Amico Fritz, vicino alla stazione. Domenico Vitale - cinquantunenne di Selvatelle, vicino a Pontedera - è il suo braccio destro. Insieme, per recuperare il carico, decidono di rivolgersi al quarantaquattrenne di Nuoro Robertino Dessì, arrestato tre mesi fa per un fallito assalto armato alla Mondialpol di Cecina. Agricoltore di Cenaia, nel comune di Crespina Lorenzana, in passato nel suo ovile ha nascosto bombe a mano, fucili ed esplosivi.

Stavolta avrebbe "assoldato" la sua amica Maria Giuseppina Nieddu, 55 anni, sarda che vive alla Spezia.

Noleggiatrice di barche, è lei che avrebbe procurato la barca a vela: un' Oceanis 411 di 12,34 metri chiamata "Linnet". A bordo, per recuperare il carico che avrebbero dovuto galleggiare grazie a delle taniche vuote, uno skipper mai identificato, due persone ricercate e Antonio Talia, detto "Geppo", l' uomo che avrebbe dovuto fornire l' equipaggio per navigare. Ma è andata male, perché il carico è naufragato forse tagliato dall' elica della nave: il marinaio l' avrebbe lanciato troppo tardi, fuori dalle coordinate indicate, forse disturbato da un ufficiale di coperta ignaro di tutto.

Ma questo non è l' unico episodio in cui Livorno risulta crocevia della droga. I carabinieri, nell' estate 2019,

documenteranno altri traffici. Inversi. Nord Europa-Sardegna, passando per Stagno,

Il Tirreno

Livorno

periferia nord, dove avveniva la consegna della cocaina sui Tir diretti a Olbia.

I deus ex machina sarebbero ancora Vitale - col suo collegamento «con i grossisti europei», il quarantottenne cagliaritano Andrea Serra - e Dessì, che avrebbe reclutato a questo scopo due camionisti: Mattia Derosas, 34 anni, e Lucio Falchi, di 39. Sono stati tutti arrestati insieme ad altre due persone - il ventisettenne Benito Andrea Raitano di Soverato e il ventitreenne di Montevarchi Raffaele Andreacchio - che avrebbero favorito la latitanza di Francesco Riitano e a Cristiano Puddu, che nello stesso periodo avrebbero cercato di importare della droga dall' Albania.

-- © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

Così il porto è diventato il crocevia della cocaina

La presenza invisibile sulle banchine che fa arrivare gli stupefacenti in Europa

MAURO ZUCCHELLI

Livorno

Biolabor ANALISI CLINICHE
www.biolabor.it

LA 'NDRANGHETA IN CITTÀ

I dossier dell'Antidroga e della Dia (Antimafia) puntano il dito

Così il porto è diventato il crocevia della cocaina

La presenza invisibile sulle banchine che fa arrivare gli stupefacenti in Europa

MAURO ZUCCHELLI

«Il porto di Livorno è uno snodo importante nel traffico internazionale di sostanze stupefacenti». È con tutto il peso della sua esperienza alla Direzione distrettuale antimafia che il procuratore capo Ettore Squillace Greco l' aveva detto già nella relazione dell' anno giudiziario nel gennaio di tre anni fa: l' aveva sottolineato proprio ricordando che nel maggio 2017 erano stati ritrovati quintali di cocaina in sette zaini che galleggiavano agganciati a due taniche vuote di fronte alla Terrazza.

La droga finita ora al centro dell' inchiesta sull' asse Toscana-Calabria.

Non era la prima volta che lo diceva: alla fine dell' estate precedente, nell' incontro in prefettura che aveva visto protagonista Raffaele Cantone, figura-simbolo dell' Anti-corruzione. In effetti, l' attenzione al porto di Livorno come crocevia sulle rotte del narcotraffico possiamo trovarla anche nel "Primo rapporto sui fenomeni di criminalità organizzata in Toscana" che il team di ricerca della Scuola Normale di Pisa.

la fondazione caponnettoE se adesso i riflettori sono sulle infiltrazioni 'ndranghetiste in Toscana, vale la pena di ricordare quanto riporta un recente dossier dedicato alla nostra provincia dalla Fondazione intitolata al magistrato anti-mafia Antonino Caponnetto. A cominciare dal fatto che appartiene in gran parte a esponenti di 'ndrangheta l' identikit del crimine organizzato coinvolto negli anni in operazioni di polizia nel porto di Livorno: sedici "famiglie" come, ad esempio, i Barbaro di Platì, i Nirta-Strangio di San Luca, i Pesce di Rosarno e i Piromalli-Molè di Gioia Tauro. A ciò si aggiungano quattro clan provenienti dalla Campania (Casalesi, Birra-Iacomino, Fabbrocino e Gionta), tre cosche siciliane (tutte catanesi, compresi i Cursoti), più un gruppo di Manfredonia e uno laziale legato ai Casamonica.

IL PENTITO ANNI '80Ma i ricercatori della Fondazione Caponnetto indicano anche la storia del pentito 'ndranghetista Francesco Fonti, che alza il coperchio su un altro genere di traffico "sporco", una storia di fine anni '80: far sparire «600 fusti contenenti rifiuti tossici e radioattivi», da far arrivare tramite «40 camion» fino al porto di Livorno, dovre avrebbero dovuto esser caricati su una nave di una società maltese. Non solo: questo collaboratore di giustizia ha riferito ai magistrati anche la storia di una nave «fatta inabissare nel mare davanti a Livorno con il suo carico di scorie farmaceutiche».

Detto per inciso, è ancora un pentito di 'ndrangheta, Filippo Barreca, a raccontare - ne abbiamo dato conto in quell' inchiesta - i segreti dietro la storia della tragica notte del Moby Prince.

Ma torniamo a mettere sotto la lente la droga anziché le cosche.

La cocaina-story arriva da lontano: andando a ritroso fino alle fine degli anni '80 si trova traccia del primo grande sequestro anti-droga con i 53 chili di coca scovata nelle stive di una bananiera, la "Isla Pinta", in arrivo da Cartagena. Niente a confronto dei sette quintali di stupefacenti bloccati in porto dagli 007 livornesi: anche sin quel caso su una rotta dal Sudamerica (Perù).

I CRIMINALI INVISIBILIDa tutta questa attività criminale si potrebbe immaginare un radicamento locale di clan e

cosche che mettono radici, s' infilano nell' economia, assediano politici e amministratori. In realtà, forse è il contrario: i criminali devono cercare di essere quanto più possibile "invisibili" e per questo hanno scelto di abitare in piccoli paesi, quanto più possibile lontano dal radar degli investigatori (che inevitabilmente, è ovvio, tiene gli occhi puntati soprattutto sulle città).

Il Tirreno

Livorno

Dietro c' è lo schema logistico che individua il tal porto per lo smistamento destinato al mercato degli stupefacenti su base nazionale. Ma nelle 328 pagine dell' ultimo report del ministero dell' interno a firma di Giuseppe Cucchiara, il super-poliziotto dell' Anti-droga) si segnala che «alcuni significativi sequestri indicano come il nostro Paese, posizionato al centro del Mediterraneo, venga utilizzato anche come snodo di transito per carichi destinati ad altri Stati europei».

I DATI DI DIA E ANTIDROGAAnche nel bollettino dell' anno precedente Livorno spiccava: era «il porto dove è stata sequestrata la maggiore quantità di cocaina» (quasi 531 chili), «seguito da Genova (kg. 297), Gioia Tauro (kg. 217,7), Civitavecchia (kg. 45,2) e da Porto Torres (kg. 31,5)». Segno che nel match fra "guardie" e "ladri - anzi, fra 007 e narcotrafficanti - Livorno mette a segno numerosi sequestri importanti.

Agli occhi degli strateghi del crimine perciò serve una struttura quanto più possibile "leggera" e "invisibile". Anche perché cambiano le modalità di inoltro a destinazione, una volta giunto il container sul piazzale del terminal: se in passato si nascondeva la droga in fondo a container poi riempiti di tonnellate di merce regolare, adesso si è diffuso il "rip-off". Come dire: trolley o borsoni subito dietro lo sportello di un container che contenga materiale "odoroso" in grado di confondere i cani anti-droga. A quel punto bisogna contare sulla velocità di qualche complice che alla svelta manometta i sigilli e faccia sparire zaini e borsoni.

Tradotto: se di anno in anno Livorno è presenza fissa insieme a Genova e Gioia Tauro (e ora a Savona) fra i quattro-cinque porti italiani dove si registrano i maggiori sequestri di droga, è perché «le organizzazioni criminali, dopo aver ritenuto negli anni il porto calabrese la porta preferita per l' ingresso della cocaina dal Sudamerica, più recentemente hanno iniziato a privilegiare, anche altri scali portuali del Mediterraneo, in aggiunta a quelli del nord Europa, nell' ottica di diminuire il rischio della perdita dei carichi».

È lo stesso concetto che sottolinea anche la più recente fra le relazioni semestrali della Direzione investigativa antimafia (Dia). Lo ripete segnalando che sono stati proprio i vertici della procura livonese nell' inaugurazione dell' anno giudiziario 2020 a segnalare che «'ndrangheta, albanesi ma anche altre organizzazioni criminali - queste le parole di Squillace Greco - utilizzano lo scalo livornese come alternativa privilegiata ad altri porti come Gioia Tauro e Genova».

Inutile dire che il dossier dell' Antimafia non poteva non rimarcare l' ultimo fra i sequestri record (nel febbraio dello scorso anno, appena prima del lockdown): «Oltre tre tonnellate di cocaina occultata all' interno di un container imbarcato a bordo di una nave battente bandiera delle Isole Marshall». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

È partito tutto da qui

La droga spiaggiata alla Terrazza Mascagni la chiave di volta nelle indagini della Dda

STEFANO TAGLIONE

LA 'NDRANGHETA IN CITTÀ
È partito tutto da qui
La droga spiaggiata alla Terrazza Mascagni la chiave di volta nelle indagini della Dda

Il colonnello Sole «Organizzazione smantellata»

Tutto è partito il 2 maggio del 2017 da Livorno. Da un carico di due quintali di cocaina disperso in mare e in gran parte recuperato un po' dalla guardia costiera e un po' da alcuni velisti. Con dei sacchi di juta che, tre giorni dopo, sono stati trovati pieni di "polvere bianca" spiaggiati alla Terrazza Mascagni. È dal rinvenimento di 183 chili di cocaina - quasi tutti quelli spediti dalla Colombia - che dopo quasi quattro anni (tre di serrate indagini) i carabinieri del Nucleo investigativo di Livorno, guidati dal maggiore Michele Morelli, hanno arrestato 11 persone e scoperchiato il sistema di infiltrazione della 'ndrangheta in Toscana.

Un sistema ben collaudato, che purtroppo vede il nostro porto come porta d' ingresso. Che difficilmente, almeno con queste tempistiche, sarebbe venuto a galla se un ufficiale di coperta di una portacontainer non si fosse trovato nel posto sbagliato al momento sbagliato, obbligando involontariamente il marinaio complice dei trafficanti a ritardare il lancio del carico di cocaina (dei pallet in legno che avrebbero dovuto galleggiare grazie alle taniche vuote) che poi, calato in mare con grande ritardo e fuori dalle coordinate concordate col clan, è stato squarciato dall' elica, affondato al largo di Livorno e mai recuperato dai trafficanti.

È così che quattro anni fa si erano organizzati gli affiliati della cosca calabrese Gallace. Una barca - un' Oceanis 411 di 12,34 metri, chiamata "Linnet" - salpata da La Spezia alla ricerca della portacontainer, che ha intercettato ma è rientrata senza il carico di droga, dal valore di 15 milioni di euro.

Era stato acquistato dai narcos colombiani di Medellín, con gli investigatori che hanno documentato le trasferte in Sudamerica prima del viaggio, per contrattare la fornitura.

A collaborare per il recupero sarebbero stati esponenti della malavita calabrese e sarda. Legami lavorativi, ma anche affettivi, visto che poi uno battezzerà il figlio dell' altro. Entrambe avevano potenti ramificazioni in Toscana, nei dintorni di Livorno. Che hanno stretto un accordo per far entrare la cocaina in Europa. Il vertice dell' organizzazione calabrese è Francesco Riitano, 40 anni, nato a Guardavalle. È un comune di circa 4.000 abitanti in provincia di Catanzaro, purtroppo noto alle cronache per le stragi di stampo mafioso. Il suo braccio destro, Domenico Vitale, di anni ne ha 51 e 22 ne ha passati in carcere (a Volterra) per omicidio plurimo. Sempre lì, a Guardavalle. Poi, scarcerato, è rimasto a vivere in zona: prima a Saline di Volterra, poi a Selvatelle (nel comune di Terricciola, sempre in provincia di Pisa).

Nel 2017 Riitano è latitante da anni. Vive fra Milano e Rapallo, in Liguria. Il suo compito è rimanere nelle vicinanze di Livorno, per gestire gli affari. Troppo importante il nostro porto per lui e il suo clan.

Va in giro sotto falso nome e con documenti falsi mai denunciati dai veri possessori - con un fidato autista che si fa chiamare "Il killer" o "Lo sdentato" - e viene ritenuto il "broker" della droga per la cosca Gallace. È lui, trovandosi al bar della stazione di Livorno con Vitale, che a fine aprile 2017 si organizza per recuperare il carico di droga che poi finirà disperso. La sua rovina, visto che grazie a una catena di eventi - la droga persa e il sequestro, da parte della polizia olandese, di 90.000 messaggi criptati scambiati in italiano da alcuni utenti anonimi e depositati in un server del Costa Rica - il 21 agosto del 2019 i carabinieri del Nucleo investigativo partiranno in aereo da Livorno per arrestarlo, dopo che era stato notato in un residence di Giardini Naxos, vicino a Taormina, mentre si godeva le vacanze

Il Tirreno

Livorno

al mare in compagnia della famiglia.I 90.000 messaggi criptati sono un altro punto centrale. Il secondo, dopo il carico perso. Tutti gli affiliati - e le persone che offrivano loro collaborazione - comunicavano per via scritta, con dei cellulari Blackberry modificati (valore 4.000-5000 euro) e scambiandosi i messaggi che finivano, criptati, su un server del Costa Rica. Quei messaggi, un anno dopo, sono stati sequestrati dalla polizia olandese, che li ha acquisiti da un sito dei Paesi Bassi che gestiva proprio il server americano e li ha inviati ai colleghi italiani. Ex post, seppur con anni di ritardo, hanno consentito agli inquirenti di avviare le indagini, collegare la droga alle chat e mettere sotto intercettazione tutti. Con cimici anche sulle auto.Ricostruendo come all' epoca dei fatti Riitano e Vitale - rivolgendosi al quarantaquattrenne nuorese Robertino Dessì, già in carcere alle Sughere per il tentato assalto ai fini di rapina alla Mondialpol di Cecina - ingaggiò la noleggiatrice di barche spezzina Giuseppina Maria Nieddu, cinquantacinquenne originaria di Alghero, mentre a reclutare chi avrebbe dovuto far navigare l' imbarcazione ci pensò Antonio Talia (63 anni della provincia di Reggio Calabria), visto che Nieddu mise a disposizione la barca a condizione che la pilota

sse qualcuno con la patente nautica. Tutti loro sono stati arrestati per concorso in narcotraffico internaz ionale aggravato dal metodo mafioso.Ma il porto di Livorno, nel 2019, è stato al centro anche di un altro traffico di droga. Quello per la Sardegna. Il quarantottenne cagliaritano Andrea Serra - presunto referente di Vitale per i grossisti degli stupefacenti del nord Europa - si sarebbe infatti organizzato con lo stesso Dessì per far arrivare sulla seconda isola italiana diversi chili di cocaina. Stagno era il luogo di interscambio. Qui, vicino al distributore Eni e al McDonald' s, sarebbero avvenute le consegne a due camionisti complici (ora ai domiciliari). Sono il trentanovenne Lucio Falchi (di Alghero) e Mattia Derosas (34 anni, di Usini, in provincia di Sassari). Falchi, per altro, il 14 agosto del 2019 era stato fermato dalla guardia di finanza a Olbia durante un controllo: le fiamme gialle lo avevano arrestato con otto chili di "polvere bianca" sul Tir. Li aveva ricevuti da

Dessì su incarico di Vitale e Serra. I legami, con al centro Livorno, sono proseguiti. Coinvolgendo altre persone. Come il quarantaquattrenne sardo Cristiano Puddu (di Siurgus Donigala) che abitava a Volterra. Arrestato dai carabinieri ieri, nell' estate 2019 insieme a Nieddu e al sessantanovenne ferrarese Maurizio Pozzati (poco più di un anno fa finito in carcere per aver progettato una rapina in banca a Vicarello e in quest' inchiesta solo indagato ndr) nell' estate del 2019 si sarebbe organizzato per far passare della droga dall' Albania all' Italia. Il primo settembre di quell' anno, addirittura, a Livorno arrivarono due campioni di stupefacente da "provare". Ma il progetto saltò, perché Vitale disse no

. Meglio l' asse Sudamerica-Livorno. --altri servizi da pag. 2 a pag. 5© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nazione

Livorno

La 'ndrangheta voleva prendersi la Toscana «Contava su politici, dirigenti e associazioni»

Ventitré arresti, decine di indagati. Tra loro il capo di gabinetto della Regione, il sindaco di Santa Croce e un consigliere regionale Secondo l' Antimafia di Firenze il clan Gallace dominava sull' area del cuoio e controllava il business della droga e dei rifiuti delle concerie

Toscana
Umbria Liguria
La 'ndrangheta voleva prendersi la Toscana «Contava su politici, dirigenti e associazioni»
Così la mafia punta al cuore del potere
Tutto nacque a Livorno, il porto dei narcotrafficanti

di Stefano Brogioni FIRENZE La polvere bianca e un' altra sostanza, scarto delle lavorazioni delle concerie di Santa Croce.

Droga e rifiuti: così la 'ndrangheta fa affari in Toscana. Ma l' inchiesta della dda di Firenze (23 arresti, decine di indagati) è una bomba, perché nelle carte di una triplice indagine che ha visto collaborare carabinieri del Ros, del Noe e Forestali, accanto a personaggi come Domenico Vitale e Nicola Chiefari, contigui al clan Gallace, ci sono politici e associazioni di conciatori. Il sindaco di Santa Croce, Giulia Deidda, è inserita in un' associazione per delinquere che, secondo i pm Giulio Monferini ed Eligio Paolini, si sarebbe organizzata per aggirare le leggi sullo smaltimento dei fanghi e influenzare la politica. Tra gli indagati (corruzione per atti contrari ai doveri di ufficio) il capo gabinetto della Regione, Ledo Gori, il direttore del settore Ambiente, Edo Bernini (abuso d' ufficio) e il consigliere regionale Pd, Andrea Pieroni (corruzione).

Decapitati i vertici dei conciatori: ai domiciliari, in esecuzione di un' ordinanza del gip Antonella Zatini, il presidente dell' Associazione Conciatori Alessandro Francioni, l' ex direttore Piero Maccanti e il suo successore Aldo Gliozzi. In carcere Francesco Lerose, crotonese domiciliato a Pergine Valdarno, gestore con moglie e figlio di due impianti , a Pontedera e Levane. Sarebbe stata sua l' idea di cedere il «keu» (il prodotto finale del trattamento dei fanghi di conceria) a un' altra impresa infiltrata dalla 'ndrangheta che stava costruendo la variante della Sr 429.

Così sotto la nuova strada tra Empoli e Castelfiorentino sarebbero finite 8mila tonnellate di terra pregna di cromo. Lerose è l' anello di congiunzione con il secondo filone dell' inchiesta, in cui una storica impresa del Mugello, la «Cantini Marino», si sarebbe impadronita del mercato con metodi mafiosi perché infiltrata dalle 'ndrine a loro volta padrone del porto di Livorno, snodo del traffico internazionale di droga. Nelle intercettazioni, il potere dei conciatori e la loro influenza. La sindaca di Santa Croce avrebbe fatto pressioni sul presidente Giani affinché Ledo Gori, già capo gabinetto con Rossi, restasse al suo posto, com' è poi è stato. «A me il Giani - dice la Deidda -, quando gli ho fatto il lavaggio del cervello, lui si è messo a sede' gli ho detto: per questo territorio mi devi dì una cosa ed una sola: dove c...

sta Ledo? Per noi è dirimente e mi ci metto anch' io». Gori, per i pm, aveva l' obiettivo di mantenere le promesse fatte ai conciatori e rimuovere Alessandro Sanna, funzionario regionale ostile agli interessi degli imprenditori di Santa Croce.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Livorno

Le rotte per il traffico delle sostanze supefacenti

«Porto e interporto, logistica perfetta per la droga»

Il colonnello Sole: «Puntano sul nostro scalo poiché Gioia Tauro è sotto stretto controllo delle forze dell' ordine»

Livorno
Operazione 'Geppo-Calatruria'
Colpo alla 'ndrangheta «Tutto è nato a Livorno»
«Porto e interporto, logistica perfetta per la droga»

LIVORNO «Livorno si conferma come una delle rotte privilegiate dal narcotraffico. Infatti già nel febbraio 2020 sequestrammo a Livorno 3 tonnellate di cocaina arrivate a bordo di una nave partita dalla Colombia. Per questo trasporto la 'Ndrangheta usò come terminal di arrivo il porto di Livorno perché il porto di Gioia Tauro ormai è diventato una piazza che scotta perché sotto stretto controllo delle forze dell' ordine». A spiegarlo è il comando provinciale dei carabinieri colonnello Massimiliano Sole: «La droga arrivata a Livorno poi veniva dirottata in Sardegna sia in provincia di Sassari, sia in provincia di Cagliari. Queste piazze di spaccio sono state rifornite dai soggetti legati alla cosca Gallace residenti in Toscana che abbiamo scoperto con l' ultima operazione 'Geppo-Calatruria'. Erano soliti sfruttare la logistica offerta dal territorio livornese con il porto e l' interporto di Guasticce».

Sempre il colonnello Sole ribadisce: «I sequestri di ingenti partite di droga al porto di Livorno effettuati anche da polizia (300 chili di cocaina in un container contentente legno arrivato sempre dal Sudamerica nel novembre 2019, ndr) e guardia di finanza (40 k. di cocaina nell' aprile 2020, ndr) negli ultimi anni, confermano che lo scalo marittimo livornese è il punto di arrivo di una delle rotte preferite dalla 'Ndrangheta.

Il tenente colonnello Armando Ago precisa un ulteriore dettaglio: «Gli uomini della cosca Gallace hanno organizzato il trasbordo della droga dalle grandi navi cargo e container in arrivo dalla Colombia appoggiandosi a imbarcazioni da diporto in arrivo non solo dalla Sardegna, ma anche da La Spezia. Un marittimo compiacente dalla nave gettava in mare il carico di droga assicurato a una boa laciandone le coordinate a 'Geppo', lo Skipper che procurava le barche da diporto per il recupero dei carichi in mare. Usano una barca a vela che piega ormeggiata in un porto turistico così speravamo di dare meno nell' occhio».

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Livorno

«Appalti e legalità, protocollo al più presto»

Livorno, il segretario della Cgil Zannotti: «Riguarda l' ambito portuale e retroportuale». Il leghista Potenti: «Imprese locali deboli»

Operazione 'Geppo-Calatruria'

«Appalti e legalità, protocollo al più presto»

E SE PERDI I TUOI OCCHIALI?
DA FIELMANN TE LI DIAMO NUOVI CON L'ASSICURAZIONE GRATUITA.*
CI VEDIAMO DA
fielmann

LIVORNO L' ultima operazione antimafia della Dda di Firenze con i carabinieri di Livorno contro l' infiltrazione della cosca calabrese Gallace nel porto di Livorno e all' Interporto di Guasticce, fa suonare il campanello d' allarme per Fabrizio Zannotti segretario confederale della Cgil: «Come chiedono da tempo le organizzazioni sindacali, serve un protocollo sulla legalità e gli appalti che riguardano tutto l' ambito portuale e retroportuale compreso l' Interporto di Guasticce per il quale è già in corso una trattativa in cui stiamo chiedono maggiori controlli sulle aziende che operano nella filiera. Serve un protocollo sulla legalità e gli appalti anche con l' Autorità di sistema portuale che garantisca un controllo stretto sulla catena degli appalti sempre più tendenti al ribasso a scapito anche della qualità del lavoro e della sicurezza dei lavoratori». L' eccesso di ribasso per le offerte specie nella logistica per Zannotti «deve far sospettare e mettere in guardia perché certi costi sono così bassi che compromettono il tessuto economico locale mettendolo fuori mercato. Tutto questo accade grazie ad una legislazione sugli appalti che va riscritta.

Sarebbe un bel segnale inserire come vincolo per partecipare agli appalti la certificazione etica di impresa Sa8000». Conclude: «Con l' associazione Libera da tempo collaboriamo e stiamo sensibilizzazione opinione pubblica e istituzioni per contrastare il caporalato in ogni settore perché è ovunque anche nella logistica».

L' onorevole Manfredi Potenti della Lega commenta così l' operazione: «Droga e rifiuti sono l' eldorado per la criminalità organizzata. Per Livorno la penetrazione della malavita calabrese dimostra che è un territorio con una rete di imprese poco radicata e debole dove non si è fatto sistema per filtrare la qualità dei soggetti imprenditoriali. Ci sono maglie troppo larghe e il mercato e le sue regole permettono l' insediamento di soggetti in grado di mantenersi sul mercato anche con costi apparentemente non sostenibili, spazzando via le imprese locali che giocano con le carte in regola. Insomma la criminalità organizzata è in grado di fare offerte più vantaggiose». Sul fiume di droga che sta arrivando in porto a Livorno «non è purtroppo una novità. Nonostante l' impegno delle forze dell' ordine, il traffico di droga non si arresta».

M.D.

Ansa

Livorno

'Ndrangheta: traffico internazionale di droga, 20 arresti

(ANSA) - CATANZARO, 15 APR - Oltre 150 finanzieri del Comando provinciale di Catanzaro e del Servizio centrale investigazione criminalità organizzata di Roma, coordinati dalla Dda di Catanzaro, hanno eseguito un' ordinanza di custodia cautelare emessa dal Gip nei confronti di esponenti di un' organizzazione transnazionale dedita al traffico internazionale di sostanze stupefacenti riconducibile ad una storica famiglia della criminalità organizzata calabrese, radicata nel versante ionico catanzarese. Le misure sono state eseguite nei confronti di 20 soggetti, accusati, a vario titolo, di associazione dedita al traffico internazionale di sostanze stupefacenti, commercio di sostanze stupefacenti e detenzione abusiva di arma da fuoco. Eseguiti anche sequestri di beni per 4 milioni di euro. Esponenti di spicco della cosca di 'ndrangheta di Guardavalle riconducibile alla famiglia Gallace avevano realizzato una organizzazione transazionale capace di importare cocaina dal Sud America (Colombia, ma anche Brasile) e di 'piazzarla' in Europa (Spagna, Olanda, Inghilterra e Slovenia), Nuova Zelanda e Australia. E' il quadro delineato dall' operazione 'Molo 13' condotta dai finanzieri del Comando provinciale di Catanzaro e dallo Scico di Roma, con il coordinamento della Dda di Catanzaro, che stamani ha portato all' arresto di 20 persone (uno ai domiciliari), L' attivita' e' giunta in concomitanza con una analoga operazione coordinata dalla Dda di Firenze che ha interessato i referenti del sodalizio operanti in Toscana. Dalle indagini, condotte dal Nucleo di polizia economico-finanziaria-Gico della Finanza di Catanzaro e dallo Scico di Roma e' emerso il ruolo verticistico assunto da uno degli esponenti di spicco della cosca Gallace che, a detta degli investigatori, 'negli ultimi decenni, si e' trasformata in una vera e propria impresa criminale attraverso numerose attivita' illecite che hanno consentito di accrescere la potenza militare ed economica e di acquisire un controllo sempre piu' penetrante del territorio della fascia ionica tra le province di Catanzaro e Reggio Calabria, con diramazioni nell' hinterland laziale, toscano e lombardo'. Le indagini, che si sono avvalse anche di alcuni collaboratori di giustizia, hanno consentito di inquadrare la rilevanza del sodalizio nel traffico internazionale di stupefacenti, e la loro capacita' di interfacciarsi direttamente con i fornitori sudamericani per l' acquisto di notevoli quantitativi di droga. Dalle indagini e' emerso anche il sistematico utilizzo di comunicazioni con dispositivi elettronici, associati a sim straniere, che si avvalevano di una messaggistica criptata tra 'account' e 'domini' associati a un server sito in San Jose' (Costarica). Dopo il sequestro da parte delle Autorita' olandesi di dati criptati con tecnologia PGP, estrapolati da tale server, con la collaborazione del rappresentante italiano a Eurojust, gli investigatori hanno potuto utilizzare un numero formidabile di messaggi, prevalentemente in lingua italiana, trasmessi da dispositivi BlackBerry, con la crittografia PGP. Con la decriptazione, da parte dello Scico e del Nucleo di Polizia economico-finanziaria di Catanzaro, gli investigatori hanno ricavato indicazioni sul modus operandi, identificato i sodali e ricostruito numerosi episodi di commercio e importazione di droga, tra i quali quella di 150 chili di cocaina, sequestrata a maggio 2017 nel porto di Livorno, e per la quale, dalle chat scambiate tra gli indagati, e' emerso che era stato commissionato l' acquisto di circa 200 kg di coca dalla Colombia, trasportata in un container a bordo di una motonave partita da Cartaghena, il cui recupero, programmato inizialmente a Barcellona (Spagna), era stato tentato, con esito negativo, a Livorno. La droga, una volta lavorata ed immessa in commercio, avrebbe fruttato oltre 3,5 milioni di euro. Le indagini patrimoniali, hanno poi portato al sequestro di ville, fabbricati, societa' e relativi complessi aziendali, automezzi e numerosi rapporti bancari e

finanziari per un valore di circa 4 milioni di euro.

Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

Garrè (SGdP): A Piombino partiamo con la costruzione della barca porta per il maxi-bacino di Marsiglia

Genova Ci sono voluti tre anni per avere tutte le necessarie autorizzazioni ma ora finalmente il cantiere è realmente pronto a partire con l'attività. Ferdinando Garrè, amministratore delegato di San Giorgio del Porto e della holding Genova Industrie Navali, parla di Piombino Industrie Marittime e in questa intervista a SHIPPING ITALY annuncia che il nuovo polo toscano della navalmeccanica sta per iniziare la sua prima vera commessa: Il cantiere realizzerà il barca porto per il maxi-bacino di carenaggio n.10 di Marsiglia, il più grande del Mediterraneo, e andrà a sostituire quella attualmente utilizzata il cui ciclo di vita è ormai arrivato al termine. Il committente sarà Chantier Naval de Marseille, azienda sempre parte del gruppo Genova Industrie Navali, e questo investimento (valore circa 13 milioni di euro) porterà con sé anche un allungamento della concessione relativa al polo delle riparazioni navali nello scalo francese. I dettagli tecnici della nuova costruzione galleggiante sono questi: Lunghezza 85 metri, larghezza 15 metri, altezza 15 metri e peso 1.500 tonnellate. Servirà circa un anno per completare la costruzione e arrivare alla consegna spiega l'esperto imprenditore genovese. Nei mesi scorsi Piombino Industrie Marittime, joint venture al 50% con Fratelli Neri Spa di Livorno e guidata dall'amministratore delegato Valerio Mulas, ha già svolto alcune prime lavorazioni (alleggerimento della Costa Victoria, smaltimento dello scafo della CDRY Blue e altri interventi di manutenzione e riparazioni navali) ma ora prosegue Garrè finalmente possiamo iniziare in concreto le attività di demolizione navale, progetto per cui il sito è nato e per il quale abbiamo chiesto l'iscrizione all'albo europeo dei demolitori, così come quelle di costruzione degli scafi e di altri manufatti. In Italia i tempi tecnici di apertura di qualsiasi attività sono sempre lunghi ma ora siamo pronti. Sul fronte delle demolizioni il numero uno di San Giorgio del Porto e di Genova Industrie Navali è convinto che opportunità interessanti possano emergere nel prossimo futuro in Italia nonostante la concorrenza di altri Paesi in grado di offrire costi più bassi. Penso ad esempio alla nuova normativa sullo smaltimento delle navi abbandonate o semiaffondate nei porti del nostro Paese ha detto Garrè. Noi a breve inizieremo lo smaltimento della nave Mar Grande e abbiamo poi partecipato al bando della port authority per la Theodoros. Le demolizioni che possiamo fare in Italia sono legate a condizioni particolari delle navi, ad esempio perché lo scafo non è in condizioni di essere rimorchiato fino in Turchia dove il costo del lavoro vale un decimo rispetto al nostro Paese. Detto ciò tiene però a precisare che San Giorgio del Porto e Piombino Industrie Marittime sono in grado di garantire una gestione della filiera del rifiuto per lo smaltimento che pochi cantieri in giro per il mondo possono proporre. Insomma un conto è demolire e un altro riciclare o comunque assicurare uno smaltimento a norma di tutti i materiali e rifiuti genera la demolizione di una nave. Per Genova Industrie Navali il 2020 si è chiuso con un volume d'affari di circa 300 milioni di euro, in netta crescita rispetto ai 230 milioni del 2019, e le prospettive per il 2021 sembrano promettenti. A Marsiglia il portafoglio ordini di navi da crociera per interventi di refitting e manutenzione è abbondante (almeno 12 unità ogni anno) e dal 2015 è andato progressivamente crescendo del 10-15%. Le navi da crociera si stanno tutte preparando per far ripartire l'attività ma noi a Genova nel 2020 abbiamo cercato e trovato lavori da fare anche in altri settori come l'offshore, lo yachting, le navi militari, ecc. è la conclusione di Garrè. Nicola Capuzzo

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il porto ha il nuovo presidente Africano al posto di Giampieri

Accordo tra Governo, Marche e Abruzzo, finisce un' era: al vertice dell' Authority adriatica l' ingegnere romano

Primo piano • Marche

DOPPIA SVOLTA IN BANCHINA

Rodolfo Giampieri
Anni 67
Diploma di scuola media superiore

Dal 2 Dicembre 2016 è presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale (porti di Pesaro Ancona San Benedetto Pescara e Ortona)

Matteo Africano
Anni 43
Laurea in ingegneria civile orientamento Trasporti e Infrastrutture

Dal 31 luglio 2017 rappresenta Roma nel Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale (porti di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta)

Il porto ha il nuovo presidente Africano al posto di Giampieri

Accordo tra Governo, Marche e Abruzzo, finisce un'era: al vertice dell'Authority adriatica l'ingegnere romano

IL RETROSCENA

DECISIVA LA VOLONTÀ DI FDI DI DARE DISCONTINUITÀ RISPETTO A UNA GESTIONE GIUDICATA VICINA AL PD

ANCONA PERDE UN ALTRO SUO LEADER DI PESO: INUTILI I TENTATIVI DELLA SINDACA MANCINELLI

IL RETROSCENA Il dado è tratto. L' ingegner Matteo Africano, 43 anni, romano, sarà il nuovo presidente dell' autorità di sistema portuale Adriatico centrale. Africano, componente del comitato di gestione dell' autorità portuale di Civitavecchia dalla primavera 2017, era stato nominato nell' organo esecutivo del governo del porto medio tirrenico dall' ente di Roma città metropolitana e arrivava nella stanza dei bottoni con attestati bipartisan con ascendente M5S. Prenderà il posto di Rodolfo Giampieri, attualmente agli sgoccioli della proroga che era stata decisa dall' allora ministro delle infrastrutture Paola De Micheli, lo scorso dicembre. Allo scadere del mandato di Giampieri infatti, le forze politiche non avevano trovato la quadra tra i 5 candidati che avevano risposto all' appello del ministero tra settembre e ottobre.

Soprattutto, a puntare i piedi erano stati i due governatori collegati alla nomina del nuovo vertice del porto, quello delle Marche Acquaroli e quello dell' Abruzzo Marsilio. Entrambi targati FdI avevano espresso forti perplessità sulla riconferma di Giampieri, più legato - a loro dire - a logiche di centrosinistra.

Obbligo di discontinuità Questa volontà di dare un segnale di discontinuità e la promessa di una nomina di alto profilo con fortissime competenze aveva provocato uno stallo nell' allora governo giallo-rosso. Tra chi spingeva per il segretario dell' autorità portuale di Napoli Messineo (molto vicino al M5S), tra chi provava a giocare la carta della figura di rottura (Fratelli d' Italia inizialmente aveva scelto Lupi) e chi invece puntava alla continuità con la conferma di Giampieri (Pd) non si era riusciti a raggiungere alcun accordo. Il cambio di governo ha scompaginato gli equilibri politici ma non la sintesi finale: anche in questo caso di nomina pienamente politica si tratta.

Lupi, niente da fare Quindi: tramontata la candidatura di Lupi (pare ci sia stato un problema di forma sulla domanda presentata), Fratelli d' Italia ha ricevuto dal ministero una terna composta dall' uscente Giampieri, da Messineo e da Africano.

Il desiderio di discontinuità ha fatto sì che proprio Africano fosse il prescelto da parte di Acquaroli e Marsilio che hanno intensificato i loro contatti alla fine della scorsa settimana e l' inizio di quella in corso. Nella bagarre scatenatasi nelle ultime ore, quando si è capito che il nuovo ministro Giovannini avrebbe impresso un' accelerazione, sono entrati in lizza tutti i protagonisti politici della tormentata vicenda. I grillini - con un peso decisamente inferiore a sei mesi fa - hanno ribadito che Messineo poteva essere la figura giusta per una questione di competenze, il Pd ha provato per voce della sindaca Mancinelli (favorevole alla conferma di Giampieri) a coinvolgere nella sfida il neo segretario Letta (ma pare che Giovannini si sia indispettito). E anche Fincantieri avrebbe speso l' intervento di Giuseppe Bono - amministratore delegato del gruppo di Trieste - per giocare la carta per la conferma di Giampieri.

La decisione di Giovannini è stata quella di rimettere ai pareri decisivi dei governatori l' ultima parola: così si è arrivati alla nomina di Africano. Se la questione del presidente sembra essere chiusa, non altrettanto si può dire della figura-chiave del segretario. In pole c' è l' uscente Matteo Paroli, persona di alto profilo sulle normative tecniche e potenziale elemento di continuità nel mezzo di una serie di progetti che riguardano lo scalo anconitano. Tra questi il potenziamento di Fincantieri dove va solo acceso il bando (ci sono pronti 40 milioni del ministero decretati l' anno

scorso e i 40 che

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Fincantieri si è impegnata a impiegare per il piano di raddoppio dei bacini di carenaggio).

Altro passaggio fondamentale è la formazione della nuova banchina a mare che garantirà spazi preziosissimi per i traffici dei container. Un autostrada in discesa per il rilancio del porto. Ingegnere civile con esperienza accademica e professionale nella tecnica ed economia dei trasporti, nelle infrastrutture e nell' urbanistica: al suo ingresso a Civitavecchia Matteo Africano aveva ricevuto attestati di stima bipartisan, anche da parte dell' Ordine degli Ingegneri della Capitale, Avrà una responsabilità altissima, al pari della forza politica che lo ha scelto.

Andrea Taffi © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Msc dice addio ad Ancona lo scalo resta senza crociere Vago: «Lo impone il Covid»

L'attracco sparisce dalla mappa: se ne riparla nel 2022

Primo piano • Marche

Msc dice addio ad Ancona lo scalo resta senza crociere Vago: «Lo impone il Covid»

L'attracco sparisce dalla mappa: se ne riparla nel 2022

Tribunale di Fermo

IL CASO ANCONA Un terremoto. In termini economici, ma anche per i danni all' immagine. Per il secondo anno consecutivo Ancona perde le crociere. Se nell' estate 2020 la colpa era tutta della pandemia che aveva bloccato le rotte del pianeta intero, stavolta il Covid c' entra fino a un certo punto. Msc Crociere, unica compagnia che faceva tappa fissa nel capoluogo garantendo un collegamento a settimana da aprile a settembre, ha deciso di rinunciare alle puntate nel porto dorico. Niente attracchi, almeno fino all' aprile 2022 (questa la prima data disponibile per le prenotazioni).

L' esclusione Ancona sparisce dalla mappa delle crociere, stando all' ultimo aggiornamento di Msc sugli scali dell' estate 2021. Negli itinerari sul Mediterraneo occidentale figurano i porti di Venezia, Trieste e Bari, ma non quello dorico. Le navi Orchestra, Splendida e Magnifica salteranno a piè pari le Marche, tagliate fuori dalle rotte turistiche internazionali per una precisa scelta strategica della Compagnia. «Le regole restrittive sul contenimento del contagio ci impongono di garantire i massimi livelli di sicurezza - spiega Stefania Vago, anconetana, agente marittimo Msc -. Dobbiamo assicurare il mantenimento di certe distanze a bordo delle nostre navi, che possono essere caricate fino al 70% della loro capienza. Dunque, per l' organizzazione delle crociere estive abbiamo dovuto optare per navi più grosse che, purtroppo, ad Ancona non possono attraccare per una questione di spazi. È una scelta dolorosa, ma fino a quando non verranno eseguiti i lavori nel porto, le imbarcazioni di una certa stazza continueranno ad avere problemi all' ingresso». Evidentemente Msc, che fino a due anni fa sbarcava migliaia di passeggeri nello scalo dorico con il colosso Sinfonia, lungo 270 metri, ha reputato poco conveniente confermare la rotta, tant' è che è stato sospeso anche l' approdo di Lirica (gemella della Sinfonia) annunciato prima per il 22 aprile, poi per metà maggio e adesso cancellato definitivamente. Le reazioni La notizia ha lasciato a bocca aperta l' Autorità portuale.

«Non abbiamo ricevuto comunicazioni ufficiali - commenta Guido Vettorel, responsabile settore Sviluppo e Promozione -. Al momento restiamo alla prenotazione di Msc per la seconda metà di maggio». Covid a parte, il problema è legato ai tempi di realizzazione del banchinamento esterno del Molo Clementino, concepito come terminal delle crociere grazie a un investimento da 22 milioni che consentirà l' attracco delle super navi. «Il procedimento è incardinato presso il Ministero della Transizione ecologica - spiega Vettorel -, dopo che la Regione ha ultimato la sua fase di competenza. È in corso la procedura integrata per la Valutazione ambientale strategica e la Valutazione di impatto ambientale». La burocrazia non aiuta.

La seconda estate senza crociere comporterà perdite milionarie per il turismo della città, della regione e di tutto l' indotto.

«È assurdo che si tolga questa offerta - tuona Antonio Recchi, titolare della Criluma e delegato regionale del Mavi, il Movimento autonomo delle agenzie di viaggi italiane -. Ancona è tagliata fuori dalle rotte turistiche, è inconcepibile. Creerà un danno inimmaginabile anche al centro Italia. Stiamo organizzando una petizione da inviare alla Msc, nel frattempo abbiamo chiesto sostegno alla Regione e all' assessore Baldelli, nei quali abbiamo trovato interlocutori seri e disponibili».

Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ok del Comitato al piano di risanamento: verso il riequilibrio economico finanziario

Si apre un importante spiraglio

Musolino: azioni su crediti ormai incagliati e razionalizzazione di spesa

CIVITAVECCHIA 5

«Un incontro sicuramente positivo»

Si apre un importante spiraglio

Musolino: azioni su crediti ormai incagliati e razionalizzazione di spesa

Ok del Comitato al piano di risanamento verso il riequilibrio economico finanziario

Ristrutturazione del debito e del credito dell'Adsp, piano di ristrutturazione e riorganizzazione del personale e revisione del budget delle Società di Interesse Economico Generale. Sono i tre pilastri su cui si fonda la Delibera di adozione del piano di risanamento dell'ente, nell'ambito della procedura di regolazione dello stato di crisi dell'Adsp, approvata ieri all'unanimità dal comitato di gestione al quale il presidente Pino Musolino ed il segretario generale Paolo Risso si sono rivolti per ottenere la massima condivisione possibile. «Il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario spiega Musolino - avviene attraverso un approccio completamente nuovo rispetto al precedente, che aveva portato alla mancata approvazione del bilancio di previsione 2021. Il lavoro svolto da tutta la struttura è stato infatti focalizzato sul recupero di risorse derivante da crediti ormai incagliati e la razionalizzazione di spese che hanno consentito di intervenire sia sul disavanzo finanziario del 2020, riassorbito in un complessivo avanzo di amministrazione, che sul disavanzo che era stato previsto per il 2021 e che è stato azzerato grazie allo sforzo di tutti i dipendenti e collaboratori dell'Ente, sia dal punto di vista del lavoro svolto per elaborare in pochissimo tempo un piano da circa 10 milioni di euro tra rendiconto e preventivo, sia per essersi fatti carico di uno dei tre pilastri del piano di risanamento, dimostrando maturità e piena comprensione delle difficoltà del momento. Per questo, il mio ringraziamento va innanzitutto a tutto il personale dell'Ente». Approvati all'unanimità anche gli altri provvedimenti all'ordine del giorno, tra cui alcuni atti di indirizzo concernenti la destinazione d'uso e l'efficientamento dell'utilizzo delle aree demaniali gestite dall'Adsp. Inoltre, sono stati confermati il numero massimo delle autorizzazioni art. 16 e i valori dei canoni ammessi per il 2021 per i porti di Civitavecchia e Gaeta, è stato approvato il regolamento per la disciplina delle operazioni e servizi portuali nei tre porti, è stato approvato l'aggiornamento annuale al piano dell'organico del porto e sono state rilasciate diverse concessioni demaniali sia nel porto di Civitavecchia che in quello di Gaeta.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Vertice a Molo Vespucci con i consiglieri regionali e comunali del M5S

«Un incontro sicuramente positivo»

I grillini hanno ribadito la necessità di fare rete per la crescita del porto

L'illustrazione delle azioni da mettere in campo nei prossimi mesi e la volontà di valutare tutte le proposte tese a valorizzare lo scalo. Su questo si è incentrato l'incontro tra il presidente dell'Adsp Musolino ed i consiglieri regionale e comunali del M5S Porrello, D'Antò, Lucernoni e Lecis. «Abbiamo sottolineato la necessità di fare rete - ha sottolineato Porrello - per far sì che la sinergia tra istituzioni possa portare una crescita sostenibile per la nostra città e per il nostro comprensorio. L'incontro è stato sicuramente positivo».

CIVITAVECCHIA 5

«Un incontro sicuramente positivo»

Si apre un importante spiraglio

Musolino: azioni su crediti ormai incagliati e razionalizzazione di spesa

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

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto: il M5S incontra il presidente Musolino

CIVITAVECCHIA - Il consigliere regionale Devid Porrello ed il gruppo consigliare del M5S al Comune formato da Daniela Lucernoni, Vincenzo D' Antò e Alessandra Lecis, hanno incontrato ieri il presidente dell' Adsp Pino Musolino il quale ha illustrato loro le azioni da mettere in campo nei prossimi mesi.

Civonline.it

Porto: il M5S incontra il presidente Musolino

Condividi

Condividi CIVITAVECCHIA - Il consigliere regionale Devid Porrello ed il gruppo consigliare del M5S al Comune formato da Daniela Lucernoni, Vincenzo D' Antò e Alessandra Lecis, hanno incontrato ieri il presidente dell' Adsp Pino Musolino il quale ha illustrato loro le azioni da mettere in campo nei prossimi mesi. "È stato chiaro sul fatto che valuterà tutte le proposte tese a valorizzare il porto, un' apertura alla partecipazione delle tante realtà del nostro territorio - ha commentato Porrello - come rappresentanti nelle istituzioni abbiamo sottolineato la necessità di fare rete per far sì che la sinergia tra istituzioni possa portare una crescita sostenibile per la nostra città e per il nostro comprensorio. Nel corso del cordiale incontro Musolino ha messo in evidenza i punti dell' agenda su cui basare un vero rilancio dello scalo che passa attraverso il risanamento del bilancio, visto quanto trovato dal nuovo presidente, la tutela dei livelli occupazionali e la valorizzazione del territorio, partendo dalla posizione chiave del porto e della città sia all' interno della regione che del Paese. Importante e pienamente condivisibile la linea sul rapporto tra città e porto, due enti che devono collaborare per una migliore vivibilità della nostra città, soprattutto la parte sud che vedrà una migliore integrazione con la città. L' incontro è stato sicuramente positivo - ha concluso - e auspichiamo che sia l' inizio di una fattiva collaborazione a favore della sostenibilità ambientale, economica, sociale e culturale".

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Piano di risanamento dell' Adsp: il comitato di gestione approva all' unanimità

CIVITAVECCHIA - Si è tenuta oggi la seduta del Comitato di Gestione dell' Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' Adsp e al Segretario Generale Paolo Risso, erano presenti il Direttore marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, C.V. Francesco Tomas, il Comandante della Capitaneria di porto di Roma-Fiumicino C.V. Antonio D' Amore, il Comandante della Capitaneria di Porto di Gaeta C.F. Federico Giorgi, il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti. Il Presidente, al fine di ottenere la massima condivisione possibile, sia da parte del comitato di Gestione e degli enti in esso rappresentati, che da parte del Collegio dei revisori dei conti, ha sottoposto all' approvazione del Comitato la Delibera di adozione del piano di risanamento, nell' ambito della procedura di regolazione dello stato di crisi dell' Adsp, contenuto nel Decreto del Presidente n. 49/2021 e propedeutico all' approvazione del rendiconto 2020 e del bilancio di previsione 2021 dell' ente, atti per i quali il Comitato di Gestione tornerà a riunirsi il prossimo 22 aprile. Il piano di risanamento, illustrato nelle sue linee guida fondamentali dal Presidente e dal Segretario Generale, si basa su 3 pilastri: ristrutturazione del debito e del credito dell' Adsp; piano di ristrutturazione e riorganizzazione del personale e revisione del budget delle Società di Interesse Economico Generale. Molto soddisfatto il presidente Musolino: 'Il raggiungimento dell' equilibrio economico finanziario - dichiara - avviene attraverso un approccio completamente nuovo rispetto al precedente, che aveva portato alla mancata approvazione del bilancio di previsione 2021, creando la situazione di grave difficoltà in cui ci troviamo oggi. Non si è fatto ricorso ad alcun tipo di finanza esterna, né tramite risorse straordinarie da parte di Stato o Regione, né dal sistema bancario, evitando ulteriore debito; non si sono utilizzate risorse accantonate per far fronte ai contenziosi dell' ente e non sono state previste imposte addizionali di alcun tipo, pur essendo l' unica eventuale possibilità contemplata dalla norma per una fattispecie, quella del disavanzo di bilancio di una Adsp, che è la prima volta che si è effettivamente concretizzata in Italia'. 'Il lavoro svolto da tutta la struttura, con il pieno sostegno dimostrato dai membri del Comitato che ringrazio sentitamente - prosegue Musolino - è stato infatti focalizzato sul recupero di risorse derivante da crediti ormai incagliati e la razionalizzazione di spese che hanno consentito di intervenire sia sul disavanzo finanziario del 2020, riassorbito in un complessivo avanzo di amministrazione, che sul disavanzo che era stato previsto per il 2021 e che è stato azzerato grazie allo sforzo di tutti i dipendenti e collaboratori dell' Ente, sia dal punto di vista del lavoro svolto per elaborare in pochissimo tempo un piano da circa 10 milioni di euro tra rendiconto e preventivo, sia per essersi fatti carico di uno dei tre pilastri del piano di risanamento, dimostrando maturità e piena comprensione delle difficoltà del momento. Per questo, il mio ringraziamento va innanzitutto a tutto il personale dell' Ente'. Il comitato ha approvato all' unanimità la delibera, così come tutti gli altri provvedimenti all' ordine del giorno, tra cui figuravano alcuni atti di indirizzo concernenti la destinazione d' uso e l' efficientamento dell' utilizzo delle aree demaniali gestite dall' Adsp. Inoltre, sono stati confermati il numero massimo delle autorizzazioni art. 16 e i valori dei canoni ammessi per il 2021 per i porti di Civitavecchia e Gaeta, è stato approvato il regolamento per la disciplina delle operazioni e servizi portuali nei tre porti, è stato approvato l' aggiornamento annuale al 'piano dell' organico del porto' e sono state rilasciate diverse concessioni demaniali sia nel porto di Civitavecchia che in quello di Gaeta.

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia, verso il risanamento di bilancio senza aiuti finanziari

Il Comitato di gestione approva la proposta di Musolino, basata sulla ristrutturazione di debiti e crediti, la riorganizzazione del personale e del budget della Società di Interesse Economico Generale

Per il sistema portuale che fa capo a Civitavecchia un piano di risanamento basato su tre punti: ristrutturazione del debito e del credito dell' Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Centrale; un piano di ristrutturazione e riorganizzazione del personale; infine, la riorganizzazione del budget delle Società di Interesse Economico Generale. Li ha presentati il presidente dell' Adsp, Pino Musolino, nel corso della seduta del Comitato di Gestione. Il Comitato ha approvato all' unanimità la delibera, così come tutti gli altri provvedimenti all' ordine del giorno, tra cui figuravano alcuni atti di indirizzo concernenti la destinazione d' uso e l' efficientamento dell' utilizzo delle aree demaniali gestite dall' Adsp. Oltre a Musolino, erano presenti il segretario generale, Paolo Risso, erano presenti il direttore marittimo del Lazio e il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, Francesco Tomas, il Comandante della Capitaneria di porto di Roma-Fiumicino, Antonio D' Amore, il Comandante della Capitaneria di Porto di Gaeta, Federico Giorgi, il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli, e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti. Musolino, al fine di ottenere la massima condivisione possibile, sia da parte del Comitato di Gestione e degli enti in esso rappresentati, che da parte del Collegio dei revisori dei conti, ha sottoposto all' approvazione del Comitato la Delibera di adozione del piano di risanamento, nell' ambito della procedura di regolazione dello stato di crisi dell' Adsp, propedeutico all' approvazione del rendiconto 2020 e del bilancio di previsione 2021 dell' ente, atti per i quali il Comitato di Gestione tornerà a riunirsi il prossimo 22 aprile. Un raggiungimento dell' equilibrio economico finanziario che, come ha spiegato Musolino, avviene attraverso un approccio diverso rispetto al precedente, che aveva portato alla mancata approvazione del bilancio di previsione 2021. «Non si è fatto ricorso ad alcun tipo di finanza esterna - spiega - né tramite risorse straordinarie da parte di Stato o Regione, né dal sistema bancario, evitando ulteriore debito; non si sono utilizzate risorse accantonate per far fronte ai contenziosi dell' ente e non sono state previste imposte addizionali di alcun tipo, pur essendo l' unica eventuale possibilità contemplata dalla norma per una fattispecie, quella del disavanzo di bilancio di una Adsp, che è la prima volta che si è effettivamente concretizzata in Italia». Il focus è sul recupero di risorse dai crediti ormai incagliati, oltre alla razionalizzazione di spese che hanno consentito di intervenire sia sul disavanzo finanziario del 2020, riassorbito in un complessivo avanzo di amministrazione, che sul disavanzo che era stato previsto per il 2021, azzerato grazie allo sforzo di tutti i dipendenti e collaboratori dell' Ente. Infine, sia dal punto di vista del lavoro svolto per elaborare velocemente un piano da circa 10 milioni di euro tra rendiconto e preventivo. Inoltre, sono stati confermati il numero massimo delle autorizzazioni art. 16 e i valori dei canoni ammessi per il 2021 per i porti di Civitavecchia e Gaeta, è stato approvato il regolamento per la disciplina delle operazioni e servizi portuali nei tre porti, è stato approvato l' aggiornamento annuale al "piano dell' organico del porto" e sono state rilasciate diverse concessioni demaniali sia nel porto di Civitavecchia che in quello di Gaeta. - credito immagine in alto.

Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP, resoconto della seduta del Comitato di Gestione

Il Presidente Musolino: In pochissimo tempo abbiamo elaborato un piano di risanamento dell'Ente che dovrà portare all'equilibrio di bilancio senza dover ricorrere ad aiuti finanziari esterni, né all'introduzione di nuove imposte o all'utilizzo del fondo degli accantonamenti per far fronte ai contenziosi' Civitavecchia, 15 aprile - Si è tenuta oggi la seduta del Comitato di Gestione dell'Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell'Adsp e al Segretario Generale Paolo Risso, erano presenti il Direttore marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, C.V. Francesco Tomas, il Comandante della Capitaneria di porto di Roma-Fiumicino C.V. Antonio D'Amore, il Comandante della Capitaneria di Porto di Gaeta C.F. Federico Giorgi, il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti. Il Presidente, al fine di ottenere la massima condivisione possibile, sia da parte del comitato di Gestione e degli enti in esso rappresentati, che da parte del Collegio dei revisori dei conti, ha sottoposto all'approvazione del Comitato la Delibera di adozione del piano di risanamento, nell'ambito della procedura di regolazione dello stato di crisi dell'Adsp, contenuto nel Decreto del Presidente n. 49/2021 e propedeutico all'approvazione del rendiconto 2020 e del bilancio di previsione 2021 dell'ente, atti per i quali il Comitato di Gestione tornerà a riunirsi il prossimo 22 aprile. Il piano di risanamento, illustrato nelle sue linee guida fondamentali dal Presidente e dal Segretario Generale, si basa su 3 pilastri: ristrutturazione del debito e del credito dell'Adsp; piano di ristrutturazione e riorganizzazione del personale e revisione del budget delle Società di Interesse Economico Generale. Molto soddisfatto il Presidente Musolino: 'Il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario - dichiara avviene attraverso un approccio completamente nuovo rispetto al precedente, che aveva portato alla mancata approvazione del bilancio di previsione 2021, creando la situazione di grave difficoltà in cui ci troviamo oggi. Non si è fatto ricorso ad alcun tipo di finanza esterna, né tramite risorse straordinarie da parte di Stato o Regione, né dal sistema bancario, evitando ulteriore debito; non si sono utilizzate risorse accantonate per far fronte ai contenziosi dell'ente e non sono state previste imposte addizionali di alcun tipo, pur essendo l'unica eventuale possibilità contemplata dalla norma per una fattispecie, quella del disavanzo di bilancio di una Adsp, che è la prima volta che si è effettivamente concretizzata in Italia'. 'Il lavoro svolto da tutta la struttura, con il pieno sostegno dimostrato dai membri del Comitato che ringrazio sentitamente - prosegue Musolino è stato infatti focalizzato sul recupero di risorse derivante da crediti ormai incagliati e la razionalizzazione di spese che hanno consentito di intervenire sia sul disavanzo finanziario del 2020, riassorbito in un complessivo avanzo di amministrazione, che sul disavanzo che era stato previsto per il 2021 e che è stato azzerato grazie allo sforzo di tutti i dipendenti e collaboratori dell'Ente, sia dal punto di vista del lavoro svolto per elaborare in pochissimo tempo un piano da circa 10 milioni di euro tra rendiconto e preventivo, sia per essersi fatti carico di uno dei tre pilastri del piano di risanamento, dimostrando maturità e piena comprensione delle difficoltà del momento. Per questo, il mio ringraziamento va innanzitutto a tutto il personale dell'Ente'. Il comitato ha approvato all'unanimità la delibera, così come tutti gli altri provvedimenti all'ordine del giorno, tra cui figuravano alcuni atti di indirizzo concernenti la destinazione d'uso e l'efficientamento dell'utilizzo delle aree demaniali gestite dall'Adsp. Inoltre, sono stati confermati il numero massimo delle autorizzazioni art. 16 e i valori dei canoni ammessi per il 2021 per i porti di Civitavecchia e

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

delle operazioni e servizi portuali nei tre porti, è stato approvato l'aggiornamento annuale al 'piano dell'organico del porto' e sono state rilasciate diverse concessioni demaniali sia nel porto di Civitavecchia che in quello di Gaeta.

Ship Mag

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, ok al piano di ristrutturazione del debito

Civitavecchia Ristrutturazione del debito e del credito dell'Authority, piano di ristrutturazione e riorganizzazione del personale e revisione del budget delle società di interesse economico generale. Sono i tre pilastri su cui si basa il piano di risanamento del porto di Civitavecchia, illustrato oggi dal presidente dell'Authority Pino Musolino e dal segretario generale Paolo Risso. La delibera di adozione del piano è stata sottoposta all'approvazione del Comitato di gestione dell'ente nell'ambito della procedura di regolazione dello stato di crisi dell'Adsp, contenuto nel Decreto del Presidente n. 49/2021 e propedeutico all'approvazione del rendiconto 2020 e del bilancio di previsione 2021 dell'ente, atti per i quali il Comitato di gestione tornerà a riunirsi il prossimo 22 aprile. Il raggiungimento dell'equilibrio economico finanziario dichiara Musolino avviene attraverso un approccio completamente nuovo rispetto al precedente, che aveva portato alla mancata approvazione del bilancio di previsione 2021, creando la situazione di grave difficoltà in cui ci troviamo oggi. Non si è fatto ricorso ad alcun tipo di finanza esterna, né tramite risorse straordinarie da parte di Stato o Regione, né dal sistema bancario, evitando ulteriore debito; non si sono utilizzate risorse accantonate per far fronte ai contenziosi dell'ente e non sono state previste imposte addizionali di alcun tipo, pur essendo l'unica eventuale possibilità contemplata dalla norma per una fattispecie, quella del disavanzo di bilancio di una Adsp, che è la prima volta che si è effettivamente concretizzata in Italia. Musolino aggiunge: Il lavoro svolto da tutta la struttura, con il pieno sostegno dimostrato dai membri del Comitato è stato infatti focalizzato sul recupero di risorse derivante da crediti ormai incagliati e la razionalizzazione di spese che hanno consentito di intervenire sia sul disavanzo finanziario del 2020, riassorbito in un complessivo avanzo di amministrazione, che sul disavanzo che era stato previsto per il 2021 e che è stato azzerato grazie allo sforzo di tutti i dipendenti e collaboratori dell'ente, sia dal punto di vista del lavoro svolto per elaborare in pochissimo tempo un piano da circa 10 milioni di euro tra rendiconto e preventivo, sia per essersi fatti carico di uno dei tre pilastri del piano di risanamento, dimostrando maturità e piena comprensione delle difficoltà del momento. Oltre all'approvazione della delibera, il Comitato ha dato il via libera a tutti gli altri provvedimenti all'ordine del giorno, tra cui figuravano quelli di indirizzo concernenti la destinazione d'uso e l'efficientamento dell'utilizzo delle aree demaniali gestite dall'Adsp. Inoltre, sono stati confermati il numero massimo delle autorizzazioni art. 16 e i valori dei canoni ammessi per il 2021 per i porti di Civitavecchia e Gaeta, è stato approvato il regolamento per la disciplina delle operazioni e servizi portuali nei tre porti, è stato approvato l'aggiornamento annuale al piano dell'organico del porto e sono state rilasciate diverse concessioni demaniali sia nel porto di Civitavecchia che in quello di Gaeta.

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

Il Mattino

Napoli

La Snav: da maggio le corse con le Eolie

Primo Piano Napoli

La città senza regole

Ztl fantasma, la svolta c'è la delibera "salva tutti"

La Snav: da maggio le corse con le Eolie

Villa Comunale, il sindaco «Nessuna privatizzazione ma sì all'aiuto dei volontari»

Quartieri, rimossi 136 paletti abusivi

Si riparte. I segnali che arrivano dal porto di Napoli sono chiari ed inequivocabili. Mentre il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale mette in testa alle priorità il molo Beverello, la necessità di avere uno scalo accogliente nonostante il cantiere per costruire la nuova stazione marittima, la Snav annuncia che dal 29 maggio riprenderanno i collegamenti con le isole Eolie. Una decisione che la compagnia del Gruppo Aponte, annuncia in anticipo proprio per consentire a tutti di programmare la vacanza in tempo utile. «Abbiamo tutti bisogno di vivere - dice l' ad di Snav, Giuseppe Langella - una ritrovata normalità in piena sicurezza, con la massima flessibilità e prezzi vantaggiosi. I nostri servizi - sottolinea l' amministratore delegato - rispettano le più rigorose misure di prevenzione e, con la formula Zero Penali', offriamo anche la libertà di cambiare i piani di viaggio fino a 48 ore prima della partenza, con rimborso totale del prezzo in caso di cancellazione».

Partenze da Mergellina, dunque, e via verso le isole Eolie che da sempre sono la metà preferita anche di tanti napoletani. Snav garantisce protocolli di sicurezza rigorosissimi.

Grazie ai mezzi veloci della compagnia sarà possibile raggiungere in poche ore le isole di Stromboli, Panarea, Salina, Vulcano, Lipari e viceversa ogni venerdì, sabato e domenica nel mese di giugno. I programmi della compagnia prevedono, poi, collegamenti tutti i giorni nei mesi di luglio, agosto e settembre.

a.p.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Gazzetta di Napoli

Napoli

Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes-Obiettivo 2030, convegno giovedì 22.

Si terrà giovedì 22 aprile alle ore 16,45 sul canale https://youtu.be/ydse03bmYuA il convegno organizzato dall' Associazione Sud e Mediterraneo su "Economia del Mare, Porto di Napoli, Zes-Obiettivo 2030". Il convegno, introdotto dal Presidente dell' Associazione Prof. Raimondo Pasquino e moderato dal giornalista Procolo Mirabella , vedrà la partecipazione di Mario Mattioli -Presidente Confitarma Armatori Italiani Antonio Garofalo -Prorettore Univ. Parthenope Mario Calabrese - Prof. Ordinario Univ. Federico II, già assessore infrastrutture Comune Napoli Maria Paradiso -Prof. ordinario Univ. Milano Luigi Iavarone -Iavarone Wood Technologies Maria Cerreta -Prof. Associato Univ. Federico II Alessandro Panaro- Responsabile SRM-Maritime Economy Amedeo D' Alessio -Segr. Generale FILT-CGIL Campania Alfonso Langella -Segr. Generale FIT-CISL Campania Antonio Aiello -Segr. Generale UIL Trasporti Campania Pierpaolo Castiglione -Presidente Culp Napoli Luciano Liguori -Consigliere coop. Federagrpesca Campania Concluderà il Presidente dell' AdSP Mar Tirreno Centrale avv. Andrea Annunziata Correlati.

venerdì 16 aprile 2021
Pagina 14

La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

I FONDI LE RISORSE SONO STATE AGGIUDICATE IN VIA DEFINITIVA DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Arrivano 27 milioni per i porti di Bari e Brindisi

14 PUGLIA E BASILICATA

IL SIDERURGICO

NASCE «ACCIAIERIE D'ITALIA»

ALTRO INCIDENTE

L'IMPIEGATO LICENZIATO

Nuova Ilva, oggi si insedia Bernabè

Attesa prima assemblea. Alla presidenza l'ex manager Eni e Telecom, Ad resta Morselli

In Puglia gli elicotteri satellitari

Arrivano 27 milioni per i porti di Bari e Brindisi

E da domani torna la pioggia fino a martedì

BARI. L' Autorità di sistema portale del mare Adriatico meridionale si aggiudica in via definitiva finanziamenti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per quasi 27 milioni di euro, nell' ambito del Pac (Programma di Azione e Coesione complementare al Pon Infrastrutture e Reti 2014-2020), per progetti di digitalizzazione della logistica e di cold ironing. Il primo progetto è stato ammesso a finanziamento al 100% dell' importo previsto (4,7 milioni di euro). Prevede l' evoluzione della piattaforma Gaia a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale, estendendola a tutti e cinque i Porti del sistema. In particolare, verrà potenziato il Pcs Gaia e sviluppato lo Sportello Unico Amministrativo, con integrazione diretta delle soluzioni Spid e PagoPa. Si effettuerà anche l' estensione della cooperazione applicativa con il sistema doganale Aida a tutti i Porti del sistema, attraverso la realizzazione di varchi intelligenti per il tracciamento logistico della merce, il potenziamento del sistema di videosorveglianza a supporto della security portuale e l' attivazione, in tutti i Porti, di reti Wi-Fi a disposizione dei passeggeri in transito e degli operatori portuali. Il secondo progetto, Green ports, finanziato un importo pari ad oltre 22 milioni di euro, prevede lavori di realizzazione dei sistemi di coldi ironing nei Porti di Bari e Brindisi per la diminuzione delle emissioni in atmosfera e dell' inquinamento acustico. E' prevista, inoltre, la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall' attivazione dei sistemi di cold ironing. (ag.reg.

)

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

Ansa

Bari

Porti:in scali pugliesi ok a progetti per 27 milioni di euro

(ANSA) - BARI, 15 APR - L'Autorità di sistema portale del mare Adriatico meridionale si aggiudica in via definitiva finanziamenti dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per quasi 27 milioni di euro, nell'ambito del Pac (Programma di Azione e Coesione complementare al Pon Infrastrutture e Reti 2014-2020), per progetti di digitalizzazione della logistica e di cold ironing. Il primo progetto è stato ammesso a finanziamento al 100% dell'importo previsto (4,7 milioni di euro). Prevede l'evoluzione della piattaforma Gaia a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale, estendendola a tutti e cinque i porti del sistema. In particolare, verrà potenziato il Pcs Gaia e sviluppato lo Sportello Unico Amministrativo, con integrazione diretta delle soluzioni Spid e PagoPa. Si effettuerà anche l'estensione della cooperazione applicativa con il sistema doganale Aida a tutti i porti del sistema, attraverso la realizzazione di varchi intelligenti per il tracciamento logistico della merce, il potenziamento del sistema di videosorveglianza a supporto della security portuale e l'attivazione, in tutti i porti, di reti Wi-Fi a disposizione dei passeggeri in transito e degli operatori portuali. Il secondo progetto, Green ports, finanziato un importo pari ad oltre 22 milioni di euro, prevede lavori di realizzazione dei sistemi di coldi ironing nei porti di Bari e Brindisi per la diminuzione delle emissioni in atmosfera e dell'inquinamento acustico. E' prevista, inoltre, la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall'attivazione dei sistemi di cold ironing. (ANSA). RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Nautilus

Bari

L' AdSP MAM si aggiudica in via definitiva finanziamenti per quasi 27 milioni di euro, nell' ambito del PAC

Redazione

Ambiente , Infrastrutture , Italia , Logistica , News , Porti , Trasporti I progetti di cold ironing e di digitalizzazione della logistica premiati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Bari -Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha confermato il finanziamento per due progetti presentati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nell' ambito del PAC 2014/2020 (Programma di Azione e Coesione complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020), attribuendo finanziamenti per oltre 27 milioni di euro, ritenendo i progetti presentati dall' Ente validi e ineccepibili. L' AdSP MAM aveva aderito a tre assi del PAC: Asse A (Digitalizzazione della logistica), Asse B - (Programma Recupero Waterfront) ancora in attesa di valutazione e Asse D (Green ports). Digitalizzazione della logistica: il progetto è stato ammesso a finanziamento al 100% dell' importo previsto (4,7miloni di euro). Nella graduatoria finale, l' Ente portuale si è classificato al 2° posto della classifica. Il progetto prevede l' evoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale, estendendola a tutti e cinque i porti del sistema. In particolare, verrà potenziato il PCS GAIA e sviluppato lo Sportello Unico Amministrativo, con integrazione diretta delle soluzioni SPID e PagoPA. Non solo. Si effettuerà l' estensione della cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA a tutti i porti del sistema, attraverso la realizzazione di varchi intelligenti per il tracciamento logistico della merce, il potenziamento del sistema di videosorveglianza a supporto della security portuale e l' attivazione, in tutti i porti, di reti Wi-Fi a disposizione dei passeggeri in transito e degli operatori portuali. Green ports: Anche in questo caso, il progetto presentato dall' Ente si è classificato al 2° posto, su 14 presentati e solo 4 ammessi. Finanziato un importo pari ad oltre 22 milioni di euro che risulta, peraltro, la somma più alta ammessa. Il progetto prevede lavori di realizzazione dei sistemi di COLD IRONING nei porti di Bari, banchina 10, e Brindisi, Punta delle Terrare. Sulla scorta degli esiti di uno studio relativo alle navi che attualmente ormeggiano presso le banchine individuate, il progetto prevede il dimensionamento dei sistemi e la progettazione di soluzioni standard che siano idonee a soddisfare l' attuale fabbisogno senza, peraltro, escludere la possibilità di ulteriori utilizzi futuri. L' impatto sull' ambiente sarà tangibile e certificato, in termini di diminuzione delle emissioni in atmosfera e diminuzione dell' inquinamento acustico. E' prevista, inoltre, la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall' attivazione dei sistemi di cold ironing. In particolare, nel porto di Bari saranno elettrificati due ormeggi presso la Darsena di Ponente. Considerata la frequenza di attracco delle due tipologie di utenze individuate, si è stabilito di dimensionare l' impianto considerando la contemporaneità di due navi Ro-Ro/Ro-Pax o, in alternativa, di una nave Ro-Ro/Ro-Pax e una nave da crociera, sarà installato un convertitore di potenza da 16 MVA con uscite a 6,6/11 kV. Nel porto di Brindisi verranno elettrificati due ormeggi presso la banchina di Punta delle Terrare. L' impianto sarà dimensionato in modo da garantire l' alimentazione contemporanea di due navi Ro-Ro/Ro-Pax, attraverso l' installazione di un convertitore di potenza da 6,5 MW con uscita a 11 kV predisposto anche per un futuro ampliamento dell' impianto che consenta anche l' attracco di navi da crociera. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di due impianti fotovoltaici, uno nel porto di Bari e uno

nel porto di Brindisi, la cui produzione di energia elettrica supporterà il sistema di elettrificazione delle banchine, diminuendone il fabbisogno energetico, e sarà, inoltre, impiegato per integrare e soddisfare le svariate esigenze degli ambiti portuali (catena del

Il Nautilus

Bari

freddo, pubblica illuminazione, operazioni portuali, ecc.), rendendo più attrattivo l' ormeggio, con alimentazione elettrica da terra, abbattendo i costi supportati dalle compagnie. "La nostra squadra ha svolto un lavoro eccezionale- commenta il presidente dell' Ente Ugo Patroni Griffi- abbiamo presentato un parco progetti che non solo è stato ritenuto idoneo e quindi ammesso a finanziamento nella totalità dell' importo stimato, ma che anche si è imposto nelle graduatorie finali. Da quando è iniziata l' avventura AdSP, abbiamo lavorato su due grandi direttrici: dotare i nostri cinque porti delle medesime infrastrutture, anche tecnologiche finalizzate a migliorare l' efficienza della logistica integrata; implementare la sostenibilità ambientale delle aree portuali. Il risultato ottenuto non era affatto scontato- conclude Patroni Griffi- ha vinto una squadra che ha giocato con cervello e cuore. Adesso aspettiamo febbrilmente gli esiti del progetto, candidato sull' Asse B, Parco del Castello Bari riconnessione CASTELLO-PORTO, che abbiamo presentato assieme al Comune di Bari, in cui prevediamo di effettuare interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti per la connessione città-porto, potenziando l' intermodalità e la mobilità sostenibile di accesso all' area della città vecchia. Un' altra sfida importante che auspichiamo di vincere". Nella stesura progettuale, sono state tenute in considerazione le variabili dipendenti e i fattori di integrazione ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti del sistema nei prossimi anni, sia in termini quantitativi (volumi di traffico), sia in termini di capacità di creare valore nelle global supply chain e di migliorare le performance portuali nei mercati internazionali.

Informazioni Marittime

Bari

Cold ironing e digitalizzazione, 27 milioni per due progetti nei porti dell' Adriatico meridionale

Interventi da realizzare nell' ambito del Programma di Azione e Coesione (Pac) complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale si aggiudica in via definitiva finanziamenti per quasi 27 milioni di euro , destinati a due progetti nell' ambito del PAC 2014/2020 (Programma di Azione e Coesione complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020), i progetti di cold ironing e di digitalizzazione della logistica premiati dal ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. L' AdSP MAM aveva aderito a tre assi del PAC: Asse A (Digitalizzazione della logistica), Asse B - (Programma Recupero Waterfront) ancora in attesa di valutazione e Asse D (Green ports). Digitalizzazione della logistica : il progetto è stato ammesso a finanziamento al 100% dell' importo previsto (4,7miloni di euro). Nella graduatoria finale, l' ente portuale si è classificato al 2° posto della classifica. Il progetto prevede l' evoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale, estendendola a tutti e cinque i porti del sistema. In particolare, verrà potenziato il PCS GAIA e sviluppato lo Sportello Unico Amministrativo, con integrazione diretta delle soluzioni SPID e PagoPA. Non solo. Si effettuerà l' estensione della cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA a tutti i porti del sistema, attraverso la realizzazione di varchi intelligenti per il tracciamento logistico della merce, il potenziamento del sistema di videosorveglianza a supporto della security portuale e l' attivazione, in tutti i porti, di reti Wi-Fi a disposizione dei passeggeri in transito e degli operatori portuali. Green ports : Anche in questo caso, il progetto presentato dall' ente si è classificato al 2° posto, su 14 presentati e solo 4 ammessi. Finanziato un importo pari ad oltre 22 milioni di euro che risulta, peraltro, la somma più alta ammessa. Il progetto prevede lavori di realizzazione dei sistemi di cold ironing nei porti di Bari, banchina 10, e Brindisi, Punta delle Terrare. Sulla scorta degli esiti di uno studio relativo alle navi che attualmente ormeggiano presso le banchine individuate, il progetto prevede il dimensionamento dei sistemi e la progettazione di soluzioni standard che siano idonee a soddisfare l' attuale fabbisogno senza, peraltro, escludere la possibilità di ulteriori utilizzi futuri. L' impatto sull' ambiente sarà tangibile e certificato, in termini di diminuzione delle emissioni in atmosfera e diminuzione dell' inquinamento acustico. È prevista, inoltre, la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall' attivazione dei sistemi di cold ironing. In particolare, nel porto di Bari saranno elettrificati due ormeggi presso la Darsena di Ponente. Considerata la frequenza di attracco delle due tipologie di utenze individuate, si è stabilito di dimensionare l' impianto considerando la contemporaneità di due navi Ro-Ro/Ro-Pax o, in alternativa, di una nave Ro-Ro/Ro-Pax e una nave da crociera, sarà installato un convertitore di potenza da 16 MVA con uscite a 6,6/11 kV. Nel porto di Brindisi verranno elettrificati due ormeggi presso la banchina di Punta delle Terrare. L' impianto sarà dimensionato in modo da garantire l' alimentazione contemporanea di due navi Ro-Ro/Ro-Pax, attraverso l' installazione di un convertitore di potenza da 6,5 MW con uscita a 11 kV predisposto anche per un futuro ampliamento dell' impianto che consenta anche l' attracco di navi da crociera. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di due impianti fotovoltaici, uno nel porto di Bari e uno nel porto di Brindisi, la cui produzione di energia elettrica supporterà il sistema di elettrificazione delle banchine,

diminuendone il fabbisogno energetico, e sarà, inoltre, impiegato per integrare e soddisfare le svariate esigenze degli ambiti portuali (catena del freddo, pubblica illuminazione, operazioni portuali, ecc.), rendendo più attrattivo l' ormeggio, con

alimentazione elettrica da terra, abbattendo i costi supportati dalle compagnie. "La nostra squadra ha svolto un lavoro eccezionale - commenta il presidente dell' ente Ugo Patroni Griffi - abbiamo presentato un parco progetti che non solo è stato ritenuto idoneo e quindi ammesso a finanziamento nella totalità dell' importo stimato, ma che anche si è imposto nelle graduatorie finali. Da quando è iniziata l' avventura AdSP, abbiamo lavorato su due grandi direttrici: dotare i nostri cinque porti delle medesime infrastrutture, anche tecnologiche finalizzate a migliorare l' efficienza della logistica integrata; implementare la sostenibilità ambientale delle aree portuali. Il risultato ottenuto non era affatto scontato- conclude Patroni Griffi- ha vinto una squadra che ha giocato con cervello e cuore. Adesso aspettiamo febbrilmente gli esiti del progetto, candidato sull' Asse B, Parco del Castello Bari riconnessione castello-porto, che abbiamo presentato assieme al Comune di Bari, in cui prevediamo di effettuare interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti per la connessione città-porto, potenziando l' intermodalità e la mobilità sostenibile di accesso all' area della città vecchia. Un' altra sfida importante che auspichiamo di vincere". Nella stesura progettuale, sono state tenute in considerazione le variabili dipendenti e i fattori di integrazione ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti del sistema nei prossimi anni, sia in termini quantitativi (volumi di traffico), sia in termini di capacità di creare valore nelle global supply chain e di migliorare le performance portuali nei mercati internazionali.

Messaggero Marittimo

Bari

27 milioni di euro all'AdSp Mam

Redazione

BARI Confermato dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili il finanziamento per due progetti presentati dall'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale, nell'ambito del Programma di azione e coesione (Pac) 2014-2020, con l'attribuzione all'ente di oltre 27 milioni di euro. Tre erano gli assi a cui aveva aderito l'AdSp Mam: quello relativo alla digitalizzazione della logistica (Asse A), il programma recupero waterfront, ancora in attesa di valutazione e l'Asse D, relativo ai Green ports. Il primo progetto è stato ammesso a finanziamento al 100% dell'importo previsto (4,7 milioni di euro), classificandosi al 2° posto. Il progetto prevede l'evoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale, estendendola a tutti e cinque i porti del sistema. In particolare, verrà potenziato il PCS GAIA e sviluppato lo Sportello unico amministrativo, con integrazione diretta delle soluzioni Spid e PagoPA. Si effettuerà inoltre l'estensione della cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA a tutti i porti del sistema, attraverso la realizzazione di varchi intelligenti per il tracciamento logistico della merce, il potenziamento del sistema di videosorveglianza a supporto della security portuale e l'attivazione, in tutti i porti, di reti Wi-Fi a disposizione dei passeggeri in transito e degli operatori portuali. Nel caso dei Green ports, il progetto presentato dall'ente si è classificato al 2° posto, sui 14 presentati e i 4 ammessi. Finanziato un importo pari ad oltre 22 milioni di euro che risulta, peraltro, la somma più alta concessa. Il progetto prevede lavori di realizzazione dei sistemi di cold ironing nei porti di Bari, banchina 10, e Brindisi, Punta delle Terrare. Sulla scorta degli esiti di uno studio relativo alle navi che attualmente ormeggiano presso le banchine individuate, il progetto prevede il dimensionamento dei sistemi e la progettazione di soluzioni standard che siano idonee a soddisfare l'attuale fabbisogno senza, peraltro, escludere la possibilità di ulteriori utilizzi futuri. L'impatto sull'ambiente sarà tangibile e certificato, in termini di diminuzione delle emissioni in atmosfera e diminuzione dell'inquinamento acustico. È prevista, inoltre, la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall'attivazione dei sistemi di cold ironing. Nel porto di Bari saranno elettrificati due ormeggi presso la Darsena di Ponente: considerata la frequenza di attracco delle due tipologie di utenze individuate, si è stabilito di dimensionare l'impianto considerando la contemporaneità di due navi ro-ro/ro-pax o, in alternativa, di una nave ro-ro/ro-pax e una nave da crociera, sarà installato un convertitore di potenza da 16 MVA con uscite a 6,6/11 kV. A Brindisi verranno elettrificati due ormeggi presso la banchina di Punta delle Terrare con un impianto dimensionato in modo da garantire l'alimentazione contemporanea di due navi ro-ro/ro-pax, attraverso l'installazione di un convertitore di potenza da 6,5 MW con uscita a 11 kV predisposto anche per un futuro ampliamento dell'impianto che consenta anche l'attracco di navi da crociera. Saranno poi realizzati due impianti fotovoltaici, uno nel porto di Bari e uno nel porto di Brindisi, la cui produzione di energia elettrica supporterà il sistema di elettrificazione delle banchine, diminuendone il fabbisogno energetico, e sarà, inoltre, impiegato per integrare e soddisfare le svariate esigenze degli ambiti portuali, rendendo più attrattivo l'ormeggio, con alimentazione elettrica da terra, abbattendo i costi supportati dalle compagnie. La nostra squadra ha svolto un lavoro eccezionale è il commento del presidente Ugo Patroni Griffi, che aggiunge: Abbiamo

presentato un parco progetti che non solo è stato ritenuto idoneo e quindi ammesso a finanziamento nella totalità dell'importo stimato, ma che anche si è imposto nelle graduatorie finali. Da quando è iniziata l'avventura dell'AdSp Mam, abbiamo lavorato su due grandi direttrici:

Messaggero Marittimo

Bari

dotare i nostri cinque porti delle medesime infrastrutture, anche tecnologiche finalizzate a migliorare l'efficienza della logistica integrata; implementare la sostenibilità ambientale delle aree portuali. Il risultato ottenuto non era affatto scontato, continua, ma per il presidente AdSp Mam, ha vinto una squadra che ha giocato con cervello e cuore.

Puglia Live

Bari

Bari- L' AdSP MAM si aggiudica in via definitiva finanziamenti per quasi 27 milioni di euro, nell' ambito del PAC.

15/04/2021 I progetti di cold ironing e di digitalizzazione della logistica premiati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha confermato il finanziamento per due progetti presentati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nell' ambito del PAC 2014/2020 (Programma di Azione e Coesione complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020), attribuendo finanziamenti per oltre 27 milioni di euro, ritenendo i progetti presentati dall' Ente validi e ineccepibili. L' AdSP MAM aveva aderito a tre assi del PAC: Asse A (Digitalizzazione della logistica), Asse B - (Programma Recupero Waterfront) ancora in attesa di valutazione e Asse D (Green ports). Digitalizzazione della logistica: il progetto è stato ammesso a finanziamento al 100% dell' importo previsto (4,7miloni di euro). Nella graduatoria finale, l' Ente portuale si è classificato al 2° posto della classifica. Il progetto prevede levoluzione della piattaforma GAIA a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale, estendendola a tutti e cinque i porti del sistema. In particolare, verrà potenziato il PCS GAIA e sviluppato lo Sportello Unico Amministrativo, con integrazione diretta delle soluzioni SPID e PagoPA. Non solo. Si effettuerà lestensione della cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA a tutti i porti del sistema, attraverso la realizzazione di varchi intelligenti per il tracciamento logistico della merce, il potenziamento del sistema di videosorveglianza a supporto della security portuale e lattivazione, in tutti i porti, di reti Wi-Fi a disposizione dei passeggeri in transito e degli operatori portuali. Green ports: Anche in questo caso, il progetto presentato dall' Ente si è classificato al 2° posto, su 14 presentati e solo 4 ammessi. Finanziato un importo pari ad oltre 22 milioni di euro che risulta, peraltro, la somma più alta ammessa. Il progetto prevede lavori di realizzazione dei sistemi di COLD IRONING nei porti di Bari, banchina 10, e Brindisi, Punta delle Terrare. Sulla scorta degli esiti di uno studio relativo alle navi che attualmente ormeggiano presso le banchine individuate, il progetto prevede il dimensionamento dei sistemi e la progettazione di soluzioni standard che siano idonee a soddisfare l' attuale fabbisogno senza, peraltro, escludere la possibilità di ulteriori utilizzi futuri. L' impatto sull' ambiente sarà tangibile e certificato, in termini di diminuzione delle emissioni in atmosfera e diminuzione dell' inquinamento acustico. E' prevista, inoltre, la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall' attivazione dei sistemi di cold ironing. In particolare, nel porto di Bari saranno elettrificati due ormeggi presso la Darsena di Ponente. Considerata la frequenza di attracco delle due tipologie di utenze individuate, si è stabilito di dimensionare limpianto considerando la contemporaneità di due navi Ro-Ro/Ro-Pax o, in alternativa, di una nave Ro-Ro/Ro-Pax e una nave da crociera, sarà installato un convertitore di potenza da 16 MVA con uscite a 6,6/11 kV. Nel porto di Brindisi verranno elettrificati due ormeggi presso la banchina di Punta delle Terrare. Limpianto sarà dimensionato in modo da garantire lalimentazione contemporanea di due navi Ro-Ro/Ro-Pax, attraverso linstallazione di un convertitore di potenza da 6,5 MW con uscita a 11 kV predisposto anche per un futuro ampliamento dellimpianto che consenta anche lattracco di navi da crociera. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di due impianti fotovoltaici, uno nel porto di Bari e uno nel porto di Brindisi, la cui produzione di energia elettrica supporterà il sistema di elettrificazione delle banchine, diminuendone il fabbisogno energetico, e sarà, inoltre,

impiegato per integrare e soddisfare le svariate esigenze degli ambiti portuali (catena del freddo, pubblica illuminazione, operazioni portuali, ecc.), rendendo più attrattivo

Puglia Live

Bari

l' ormeggio, con alimentazione elettrica da terra, abbattendo i costi supportati dalle compagnie. "La nostra squadra ha svolto un lavoro eccezionale- commenta il presidente dell' Ente Ugo Patroni Griffi- abbiamo presentato un parco progetti che non solo è stato ritenuto idoneo e quindi ammesso a finanziamento nella totalità dell' importo stimato, ma che anche si è imposto nelle graduatorie finali. Da quando è iniziata l' avventura AdSP, abbiamo lavorato su due grandi direttrici: dotare i nostri cinque porti delle medesime infrastrutture, anche tecnologiche finalizzate a migliorare l' efficienza della logistica integrata; implementare la sostenibilità ambientale delle aree portuali. Il risultato ottenuto non era affatto scontato- conclude Patroni Griffi- ha vinto una squadra che ha giocato con cervello e cuore. Adesso aspettiamo febbrilmente gli esiti del progetto, candidato sull' Asse B, Parco del Castello Bari riconnessione CASTELLO-PORTO, che abbiamo presentato assieme al Comune di Bari, in cui prevediamo di effettuare interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti per la connessione città-porto, potenziando lintermodalità e la mobilità sostenibile di accesso allarea della città vecchia. Un' altra sfida importante che auspichiamo di vincere". Nella stesura progettuale, sono state tenute in considerazione le variabili dipendenti e i fattori di integrazione ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti del sistema nei prossimi anni, sia in termini quantitativi (volumi di traffico), sia in termini di capacità di creare valore nelle global supply chain e di migliorare le performance portuali nei mercati internazionali.

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

Ship Mag

Bari

I porti pugliesi si aggiudicano finanziamenti per 27 milioni di euro

Bari L'Autorità di sistema portale del mare Adriatico meridionale si aggiudica in via definitiva finanziamenti dal ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili per quasi 27 milioni di euro, nell'ambito del Pac (Programma di Azione e Coesione complementare al Pon Infrastrutture e Reti 2014-2020), per progetti di digitalizzazione della logistica e di cold ironing. Il primo progetto è stato ammesso a finanziamento al 100% dell'importo previsto (4,7 milioni di euro). Prevede l'evoluzione della piattaforma Gaia a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale, estendendola a tutti e cinque i porti del sistema. In particolare, verrà potenziato il Pcs Gaia e sviluppato lo Sportello Unico Amministrativo, con integrazione diretta delle soluzioni Spid e PagoPa. Si effettuerà anche l'estensione della cooperazione applicativa con il sistema doganale Aida a tutti i porti del sistema, attraverso la realizzazione di varchi intelligenti per il tracciamento logistico della merce, il potenziamento del sistema di videosorveglianza a supporto della security portuale e l'attivazione, in tutti i porti, di reti Wi-Fi a disposizione dei passeggeri in transito e degli operatori portuali. Il secondo progetto, Green ports, finanziato un importo pari ad oltre 22 milioni di euro, prevede lavori di realizzazione dei sistemi di coldi ironing nei porti di Bari e Brindisi per la diminuzione delle emissioni in atmosfera e dell'inquinamento acustico. E' prevista, inoltre, la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall'attivazione dei sistemi di cold ironing.

Quotidiano di Bari

Bari

{ Porto di Barletta } Adesso i cittadini potranno riappropriarsi di un monumento storico

Il Faro Napoleonico sarà nella disponibilità dell' Autorità Portuale

Bari & Provincia 5

Stop alla diatriba: via Crocitto non è privata

Il Faro Napoleonico sarà nella disponibilità dell'Autorità Portuale

Nasce a Bari Apulia Business Hub

La perdita c'è ancora e ancora non c'è l'idraulico...

Lo Stato Maggiore della Marina Militare ha disposto la consegna all' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale del Faro Napoloenico che insiste nel porto di Barletta.

La comunicazione ufficiale è giunta nella tarda mattinata di ieri, negli uffici dell' Ente portuale. Si completa così un iter che l' AdSPMAM aveva avviato nello scorso anno, richiedendo a MARIFARI, soggetto nella cui disponibilità ricadeva la struttura, di poter ottenere la consegna del bene.

Un percorso lungo e articolato che è stato seguito direttamente dal senatore barlettano Dario Damiani che ha incontrato più volte il sottosegretario di stato alla Difesa, on. Giorgio Mulè, al quale ha sottoposto l' importanza, per la comunità portuale e per l' intera cittadinanza, di procedere in tempi rapidi al recupero del noto bene storico.

In attesa del placet, l' Ente portuale, contestualmente con l' avvio della procedura per il trasferimento del bene, aveva, comunque, esperito una serie di azioni finalizzate a rendere il processo di recupero quanto più spedito possibile.

Dopo un sopralluogo dei tecnici dei Dipartimenti di Esercizio e Tecnico dell' En te, nel corso del quale erano stati esaminati gli elementi di criticità e i punti di forza della struttura, i tecnici dell' AdSP avevano realizzato un preliminare studio di fattibilità che prevede tutti gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di messa in sicurezza e di ripristino dello stato dei luoghi, finalizzati a riportare il vecchio e glorioso faro napoleonico agli antichi splendori.

L' Ente portuale, inoltre, ha già coinvolto l' Amministrazione comunale di Barletta per sviluppare assieme idee progettuali concordate e condivise perché, al termine del processo di recupero, si possa rendere la struttura fruibile alla cittadinanza, con la condivisione e la supervisione della competente Soprintendenza e dell' Agenzia del Demanio.

Quindi, con la collaborazio ne di tutti i soggetti coinvolti, adesso Barletta potrà riappropriarsi di un monumento storico e caratterizzante del porto che contribuirà ad irrobustire l' offerta turistica e l' attrattività del territorio.

Ansa

Bari

Porti: all' Autorità portuale il Faro napoleonico di Barletta

Struttura sarà visitabile dai cittadini dopo il suo recupero

(ANSA) - BARI, 15 APR - Lo Stato Maggiore della Marina Militare ha disposto la consegna all' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (Adsp Mam) del Faro napoloenico che insiste nel porto di Barletta. La comunicazione ufficiale è giunta nella tarda mattinata di oggi. Si completa così un iter che l' Adsp Mam aveva avviato nello scorso anno, richiedendo a Marifari di poter ottenere la consegna del bene. L' Ente portuale ha già coinvolto l' amministrazione comunale di Barletta per sviluppare assieme idee progettuali concordate e condivise perché, al termine del processo di recupero, si possa rendere la struttura fruibile alla cittadinanza, con la condivisione e la supervisione della competente Soprintendenza e dell' Agenzia del Demanio. Da oggi, quindi, con la collaborazione di tutti i soggetti coinvolti, Barletta potrà riappropriarsi di un monumento storico e caratterizzante del porto che contribuirà ad irrobustire l' offerta turistica e l' attrattività del territorio. (ANSA).

Il Nautilus

Bari

Porto di Barletta: è ufficiale, il Faro Napoleonico sarà nella disponibilità dell' AdSPMAM

Redazione

Presto al via i lavori per il ripristino dello stato dei luoghi, perchè lo storico monumento possa essere fruibile dalla cittadinanza. Barletta- Lo Stato Maggiore della Marina Militare ha disposto la consegna all' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale del Faro napoloenico che insiste nel porto di Barletta. La comunicazione ufficiale è giunta nella tarda mattinata di oggi, negli uffici dell' Ente portuale. Si completa così un iter che l' AdSPMAM aveva avviato nello scorso anno, richiedendo a MARIFARI, soggetto nella cui disponibilità ricadeva la struttura, di poter ottenere la consegna del bene. Un percorso lungo e articolato che è stato seguito direttamente dal senatore barlettano Dario Damiani che ha incontrato più volte il sottosegretario di stato alla Difesa, on. Giorgio Mulè, al quale ha sottoposto l' importanza, per la comunità portuale e per l' intera cittadinanza, di procedere in tempi rapidi al recupero del noto bene storico. In attesa del placet odierno, l' Ente portuale, contestualmente con l' avvio della procedura per il trasferimento del bene, aveva, comunque, esperito una serie di azioni finalizzate a rendere il processo di recupero quanto più spedito possibile. Dopo un sopralluogo dei tecnici dei Dipartimenti di Esercizio e Tecnico dell' Ente, nel corso del quale erano stati esaminati gli elementi di criticità e i punti di forza della struttura, i tecnici dell' AdSP avevano realizzato un preliminare studio di fattibilità che prevede tutti gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di messa in sicurezza e di ripristino dello stato dei luoghi, finalizzati a riportare il vecchio e glorioso faro napoleonico agli antichi splendori. L' Ente portuale, inoltre, ha già coinvolto l' Amministrazione comunale di Barletta per sviluppare assieme idee progettuali concordate e condivise perché, al termine del processo di recupero, si possa rendere la struttura fruibile alla cittadinanza, con la condivisione e la supervisione della competente Soprintendenza e dell' Agenzia del Demanio. Da oggi, quindi, con la collaborazione di tutti i soggetti coinvolti, Barletta potrà riappropriarsi di un monumento storico e caratterizzante del porto che contribuirà ad irrobustire l' offerta turistica e l' attrattività del territorio.

Messaggero Marittimo

Bari

Barletta: Faro napoleonico all'AdSp MAM

Perchè lo storico monumento sia fruibile dalla cittadinanza

Redazione

BARLETTA Il Faro Napoleonico nel porto di Barletta passa nella disponibilità dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale. Lo Stato Maggiore della Marina Militare ha infatti disposto la consegna all'AdSp MAM del Faro napoloenico che insiste nel porto di Barletta. La comunicazione ufficiale è giunta nella tarda mattinata di oggi, negli uffici dell'Ente portuale. Si completa così un iter che l'AdSp MAM aveva avviato nello scorso anno, richiedendo a MARIFARI, soggetto nella cui disponibilità ricadeva la struttura, di poter ottenere la consegna del bene. Un percorso lungo e articolato che è stato seguito direttamente dal senatore barlettano Dario Damiani che ha incontrato più volte il sottosegretario di stato alla Difesa, on. Giorgio Mulè, al quale ha sottoposto l'importanza, per la comunità portuale e per l'intera cittadinanza, di procedere in tempi rapidi al recupero del noto bene storico. In attesa del placet odierno, l'Ente portuale, contestualmente con l'avvio della procedura per il trasferimento del bene, aveva, comunque, esperito una serie di azioni finalizzate a rendere il processo di recupero quanto più spedito possibile. Dopo un sopralluogo dei tecnici dei Dipartimenti di Esercizio e Tecnico dell'Ente, nel corso del quale erano stati esaminati gli elementi di criticità e i punti di forza della struttura, i tecnici dell'AdSP avevano realizzato un preliminare studio di fattibilità che prevede tutti gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di messa in sicurezza e di ripristino dello stato dei luoghi, finalizzati a riportare il vecchio e glorioso faro napoleonico agli antichi splendori. L'Ente portuale, inoltre, ha già coinvolto l'Amministrazione comunale di Barletta per sviluppare assieme idee progettuali concordate e condivise perché, al termine del processo di recupero, si possa rendere la struttura fruibile alla cittadinanza, con la condivisione e la supervisione della competente Soprintendenza e dell'Agenzia del Demanio. Da oggi, quindi, con la collaborazione di tutti i soggetti coinvolti, Barletta potrà riappropriarsi di un monumento storico e caratterizzante del porto che contribuirà ad irrobustire l'offerta turistica e l'attrattività del territorio.

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

Sdoganamento, siglato in quattro fermati un disciplinare di servizio Dentro i bagagli 73mila euro

BRINDISI

Covid, 97 casi e 3 morti e ricoveri in aumento

Ancora una volta piena Medicina Interna all'ospedale Perrino

Cancro alla mammella e pandemia «Le scelte Asl penalizzano le donne»

Dentro i bagagli 73mila euro in quattro fermati all'aeroporto

Sdoganamento, siglato un disciplinare di servizio

Controllo e monitoraggio del traffico marittimo

Era in affidamento ai servizi sociali ma spacciava, arrestato

SQUADRA MOBILE

Più sportelli per il rilascio di carte d'identità elettroniche

Controllo e monitoraggio del traffico marittimo durante le operazioni di sdoganamento in mare: siglato un disciplinare di servizio sinergico tra l' Ufficio delle Dogane e la Capitaneria di Porto di Brindisi, rappresentati nell' occasione rispettivamente dal dirigente Vito De Benedictis e dal Capitano di Vascello Fabrizio Coke, «L' iniziativa - si legge in una nota della Guardia Costiera - rientra tra i processi di innovazione strategica intrapresi per rendere gli scali portuali maggiormente competitivi, rappresentando un' opportunità offerta agli operatori economici per lo snellimento delle pratiche doganali attraverso la presentazione anticipata delle dichiarazioni doganali rispetto all' arrivo della nave. Mediante l' ausilio di sistemi informatici all' avanguardia (Automatic identification System Pelagus / Long Range Identification and Tracking) sarà assicurato il monitoraggio sulla corretta navigazione (rotte dirette al porto senza scali intermedi) delle navi beneficiarie dello sdo ganamento in mare. La specifica semplificazione doganale, facente parte del più ampio ed articolato progetto teso alla realizzazione di una piattaforma logistica nazionale volta alla semplificazione ed informatizzazione dei procedimenti amministrativi, riguarda le spedizioni di merci containerizzate, il traffico Ro-Ro (Roll-on/Roll-off), le navi car-carrier e le merci alla rinfusa mono cliente diverse da quelle sottoposte ad accisa, e consentirà - conclude la nota - la riduzione dei tempi e dei costi relativi al ciclo di import/export e l'efficientamento della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci nel porto». [r.b.]

Informazioni Marittime

Brindisi

Sdoganamento in mare, siglato a Brindisi il disciplinare di servizio

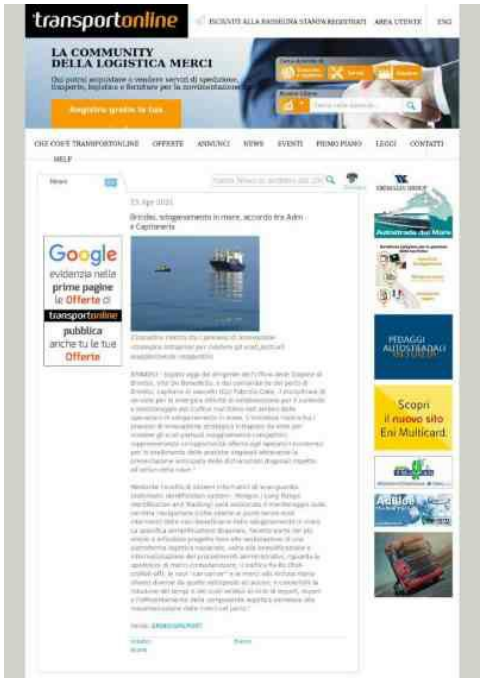
L' obiettivo è quello di accelerare le pratiche doganali attraverso la presentazione anticipata delle dichiarazioni rispetto all' arrivo della nave

È stato siglato nel porto di Brindisi il disciplinare di servizio per consentire lo sdoganamento in mare delle navi. L' obiettivo è quello di accelerare le pratiche doganali attraverso la presentazione anticipata delle dichiarazioni doganali rispetto all' arrivo in porto della nave. Il documento è stato sottoscritto dal dirigente dell' Ufficio delle Dogane di Brindisi, Vito De Benedictis , e dal comandante del porto, capitano di vascello Fabrizio Coke . Con l' utilizzo di sistemi informatici all' avanguardia sarà assicurato il monitoraggio sulla corretta navigazione (rotte dirette al porto senza scali intermedi) delle navi beneficiarie dello sdoganamento in mare. La specifica semplificazione doganale, facente parte del più ampio e articolato progetto teso alla realizzazione di una piattaforma logistica nazionale, volta alla semplificazione e informatizzazione dei procedimenti amministrativi, riguarda le spedizioni di merci containerizzate, il traffico ro-ro, le navi car carrier e le merci alla rinfusa mono cliente diverse da quelle sottoposte ad accisa, e consentirà la riduzione dei tempi e dei costi relativi al ciclo di import/export e l' efficientamento della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci nel porto.

Transportonline

Brindisi

Brindisi, sdoganamento in mare, accordo tra Adm e Capitaneria



L'iniziativa rientra tra i processi di innovazione strategica intrapresi per rendere gli scali portuali maggiormente competitivi. BRINDISI - Siglato oggi dal dirigente dell'ufficio delle Dogane di Brindisi, Vito De Benedictis, e dal comandante del porto di Brindisi, capitano di vascello (Cp) Fabrizio Coke, il disciplinare di servizio per la sinergica attività di collaborazione per il controllo e monitoraggio del traffico marittimo nell'ambito delle operazioni di sdoganamento in mare. L'iniziativa rientra tra i processi di innovazione strategica intrapresi da Adm per rendere gli scali portuali maggiormente competitivi, rappresentando un'opportunità offerta agli operatori economici per lo snellimento delle pratiche doganali attraverso la presentazione anticipata delle dichiarazioni doganali rispetto all'arrivo della nave. Mediante l'ausilio di sistemi informatici all'avanguardia (automatic identification system - Pelagus / Long Range Identification and Tracking) sarà assicurato il monitoraggio sulla corretta navigazione (rotte dirette al porto senza scali intermedi) delle navi beneficiarie dello sdoganamento in mare. La specifica semplificazione doganale, facente parte del più ampio e articolato progetto teso alla realizzazione di una piattaforma logistica nazionale, volta alla semplificazione e informatizzazione dei procedimenti amministrativi, riguarda le spedizioni di merci containerizzate, il traffico Ro-Ro (Roll-on/Roll-off), le navi car-carrier e le merci alla rinfusa mono cliente diverse da quelle sottoposte ad accisa, e consentirà la riduzione dei tempi e dei costi relativi al ciclo di import, export e l'efficientamento della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci nel porto.

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

AMMESSA AI FINANZIAMENTI

Green port e logistica progetti per 27 milioni

Approvati dal Ministero, interesseranno anche lo scalo di Brindisi

AUTORITÀ PORTUALE
AMMESSA AI FINANZIAMENTI
«LAVORO DI... CERVELLO E CUORE»
Green port e logistica progetti per 27 milioni
Approvati dal Ministero, interesseranno anche lo scalo di Brindisi
Otto nuove isole ecologiche nei siti di abbandono rifiuti per scoraggiare gli incivili
Urbanistica, nel primo trimestre istruiti 133 procedimenti edilizi
«Si dia dignità agli operatori della Polizia»

Autorizzato dal Ministero delle Infrastrutture un finanziamento per quasi 27 milioni di euro a beneficio dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale.

Due i progetti premiati, quello di "cold ironing" e quello di digitalizzazione della logistica, presentati nell' ambito del Programma di Azione e Coesione complementare al Pon Infrastrutture e Reti 2014-2020). L' Adsp, in particolare, aveva aderito a tre assi del "Pac": A (Digitalizzazione della logistica), B - (Programma Recupero Waterfront), ancora in attesa di valutazione, e Asse D (Green ports).

«Per quanto concerne la digitalizzazione della logistica - spiega una nota - il progetto è stato ammesso a finanziamento al 100% dell' importo previsto (4,7 miloni di euro) e prevede l' evoluzione della piattaforma "Gaia" a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale, estendendola a tutti e cinque i porti del sistema. In particolare, verrà potenziato il "Pcs Gaia" e sviluppato lo Sportello Unico Amministrativo, con integrazione diretta delle soluzioni Spid e PagoPa. Non solo. Si effettuerà l' estensione della cooperazione applicativa con il sistema doganale Aida a tutti i porti del sistema, attraverso la realizzazione di varchi intelligenti per il tracciamento logistico della merce, il potenziamento del sistema di videosorveglianza a supporto della security portuale e l' attivazione, in tutti i porti, di reti Wi-Fi a disposizione dei passeggeri in transito e degli operatori portuali».

Capitolo "Green ports": «Anche in questo caso - prosegue la nota - il progetto è stato finanziato per un importo pari ad oltre 22 milioni di euro che risulta, peraltro, la somma più alta ammessa, e prevede lavori di realizzazione dei sistemi di "cold ironing" nei porti di Bari, banchina 10, e Brindisi, Punta delle Terrare. Il progetto prevede il dimensionamento dei sistemi e la progettazione di soluzioni standard che siano idonee a soddisfare l' attuale fabbisogno senza, peraltro, escludere la possibilità di ulteriori utilizzi futuri. L' impatto sull' ambiente sarà tangibile e certificato, in termini di diminuzione delle emissioni in atmosfera e diminuzione dell' inquinamento acustico. E' prevista, inoltre, la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall' attivazione dei sistemi di cold ironing. In particolare, nel porto di Brindisi verranno elettrificati due ormeggi presso la banchina di Punta delle Terrare. L' impianto sarà dimensionato in modo da garantire l' alimentazione contemporanea di due navi Ro-Ro/Ro-Pax, attraverso l' installazione di un convertitore di potenza da 6,5 Mw con uscita a 11 kV predisposto anche per un futuro ampliamento dell' impianto che consenta anche l' attracco di navi da crociera. Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di due impianti fotovoltaici, uno nel porto di Bari e uno nel porto di Brindisi, la cui produzione di energia elettrica supporterà il sistema di elettrificazione delle banchine, diminuendone il fabbisogno energetico, e sarà, inoltre, impiegato per integrare e soddisfare le svariate esigenze degli ambiti portuali, rendendo più attrattivo l' ormeggio, con alimentazione elettrica da terra, abbattendo i costi supportati dalle compagnie».

«La nostra squadra ha svolto un lavoro eccezionale - ha detto il Ugo Patroni Griffi -; abbiamo presentato un parco progetti che non solo è stato ritenuto idoneo e quindi ammesso a finanziamento nella totalità dell' importo stimato, ma

che anche si è imposto nelle graduatorie finali. Da quando è iniziata l' avventura abbiamo lavorato su due grandi direttrici: dotare i nostri cinque porti delle medesime infrastrutture, anche tecnologiche finalizzate a migliorare l' efficienza della logistica integrata; implementare la sostenibilità ambientale delle aree portuali. Il risultato ottenuto non era affatto scontato - conclude

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

Patroni Griffi -, ha vinto una squadra che ha giocato con cervello e cuore».

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Ormeggi elettrificati Primi fondi in arrivo

L' authority annuncia l' aggiudicazione di due bandi, per complessivi 27 milioni Interventi di ammodernamento previsti presso la banchina di Punta delle Terrare

Brindisi

Ormeggi elettrificati
Primi fondi in arrivo

Francesco TRINCHERA Il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità sostenibile dà il suo sì definitivo ai finanziamenti dei progetti candidati dall' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale al bando Pac (Programma di azione e coesione).

L' ente portuale, infatti, ha annunciato di essersi aggiudicato definitivamente fondi per 27 milioni di euro nell' ambito della misura finanziata con il Programma operativo nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020. Il riferimento, in particolare, è a due progetti, quello relativo alla digitalizzazione della logistica e quello ai green ports. Entrambi riguarderanno anche (ma non solo) il porto di Brindisi.

Particolarmente corposo l' intervento sul fronte della digitalizzazione. Un progetto, quello dell' Adspmam, da 22 milioni di euro per i lavori di realizzazione dei sistemi di cold ironing (quelli per l' alimentazione elettrica delle navi), previsto nei porti di Bari alla banchina 10, e proprio a Brindisi, nella location di Punta delle Terrare. Sulla base di alcuni studi effettuati, il progetto prevede il dimensionamento dei sistemi e la progettazione di soluzioni standard, capaci di soddisfare il fabbisogno attuale senza escludere la possibilità di ulteriori interventi in futuro. L' intenzione è quella di diminuire le emissioni nell' atmosfera e quello dell' inquinamento acustico.

Inoltre, è prevista la realizzazione di impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica, a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall' attivazione dei sistemi di cold ironing ma anche per integrare e soddisfare alcune esigenze negli ambiti portuali, come catena del freddo, pubblica illuminazione, operazioni portuali. Per quel che riguarda lo specifico brindisino gli ormeggi elettrificati a punta della Terrare saranno due, con un impianto che avrà dimensioni tali da garantire l' alimentazione contemporanea di due navi Ro-Ro/Ro-Pax, prevedendo l' installazione di un convertitore di potenza da 6,5 MegaWatt con uscita a 11 kiloVolt predisposto anche per un futuro ampliamento dell' impianto che consenta anche l' attracco di navi da crociera.

Per quel che riguarda lo sviluppo green, il progetto dell' Authority (piazzatosi al secondo posto nel bando ministeriale) è l' evoluzione della piattaforma digitale di sicurezza Gaia (di cui si prevede l' estensione ai 5 porti del sistema) che sarà di supporto alla interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.

Gli interventi, in particolare, agiranno sul potenziamento del cosiddetto Pcs, la piattaforma informatica per lo scambio di informazioni pubblico-privato in ambito marittimo e portuale; così come sullo sviluppo dello Sportello Unico Amministrativo, integrandolo direttamente con le soluzioni Spid e PagoPa. Prevista anche l' estensione della cooperazione applicativa con il sistema doganale Aida creato dalle Agenzie per le Dogane ed i Monopoli a tutti i porti del sistema, attraverso la realizzazione di varchi intelligenti per il tracciamento logistico della merce, il potenziamento del sistema di videosorveglianza a supporto della security portuale e l' attivazione, in tutti i porti, di reti Wi-Fi a disposizione dei passeggeri in transito e degli operatori portuali. Complessivamente, i due progetti hanno ottenuto 27milioni di euro.

«La nostra squadra ha svolto un lavoro eccezionale- è il commento del presidente dell' Autorità portuale Ugo Patroni Griffi - abbiamo presentato un parco progetti che non solo è stato ritenuto idoneo e quindi ammesso a finanziamento

nella totalità dell' importo stimato, ma che anche si è imposto

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

nelle graduatorie finali». Patroni Griffi rivendica che dalla nascita dell' ente di sistema si è lavorato «su due grandi direttrici: dotare i nostri cinque porti delle medesime infrastrutture, anche tecnologiche finalizzate a migliorare l' efficienza della logistica integrata; implementare la sostenibilità ambientale delle aree portuali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

Ormeggi elettrificati e impianti fotovoltaici: finanziamenti per il porto di Brindisi

BRINDISIREPORT Economia

Economia

Ormeggi elettrificati e impianti fotovoltaici: finanziamenti per il porto di Brindisi

L'autorità di sistema portuale ha ottenuto un finanziamento da oltre 27 milioni di euro per due progetti nell'ambito del Pac 2014/2020

I più letti di oggi

Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha confermato il finanziamento per due progetti presentati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nell' ambito del Pac 2014/2020 (Programma di Azione e Coesione complementare al Pon Infrastrutture e Reti 2014-2020), attribuendo finanziamenti per oltre 27 milioni di euro, ritenendo i progetti presentati dall' Ente validi e ineccepibili. L' Adsp Mam aveva aderito a tre assi del Pac: Asse A (Digitalizzazione della logistica), Asse B - (Programma Recupero Waterfront) ancora in attesa di valutazione e Asse D (Green ports). Digitalizzazione della logistica: il progetto è stato ammesso a finanziamento al 100% dell' importo previsto (4,7miloni di euro). Nella graduatoria finale, l' Ente portuale si è classificato al 2° posto della classifica. Il progetto prevede l' evoluzione della piattaforma Gaia a supporto della interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale, estendendola a tutti e cinque i porti del sistema. In particolare, verrà potenziato il Pcs Gaia e sviluppato lo Sportello Unico Amministrativo, con integrazione diretta delle soluzioni Spid e PagoPA. Non solo. Si effettuerà l' estensione della cooperazione applicativa con il sistema doganale Aida a tutti i porti del sistema, attraverso la realizzazione di varchi intelligenti per il tracciamento logistico della merce, il potenziamento del sistema di videosorveglianza a supporto della security portuale e l' attivazione, in tutti i porti, di reti Wi-Fi a disposizione dei passeggeri in transito e degli operatori portuali.Anche in questo caso, il progetto presentato dall' Ente si è classificato al 2° posto, su 14 presentati e solo 4 ammessi. Finanziato un importo pari ad oltre 22 milioni di euro che risulta, peraltro, la somma più alta ammessa. Il progetto prevede lavori di realizzazione dei sistemi di Cold Iroring nei porti di Bari, banchina 10, e Brindisi, Punta delle Terrare. Sulla scorta degli esiti di uno studio relativo alle navi che attualmente ormeggiano presso le banchine individuate, il progetto prevede il dimensionamento dei sistemi e la progettazione di soluzioni standard che siano idonee a soddisfare l' attuale fabbisogno senza, peraltro, escludere la possibilità di ulteriori utilizzi futuri. L' impatto sull' ambiente sarà tangibile e certificato, in termini di diminuzione delle emissioni in atmosfera e diminuzione dell' inquinamento acustico. E' prevista, inoltre, la realizzazione di impianti di produzione di energia elettrica da fonte fotovoltaica a parziale copertura del fabbisogno energetico derivante dall' attivazione dei sistemi di cold ironing.In particolare, nel porto di Bari saranno elettrificati due ormeggi presso la Darsena di Ponente. Considerata la frequenza di attracco delle due tipologie di utenze individuate, si è stabilito di dimensionare l' impianto considerando la contemporaneità di due navi Ro-Ro/Ro-Pax o, in alternativa, di una nave Ro-Ro/Ro-Pax e una nave da crociera, sarà installato un convertitore di potenza da 16 MVA con uscite a 6,6/11 kV. Nel porto di Brindisi verranno elettrificati due ormeggi presso la banchina di Punta delle Terrare. L' impianto sarà dimensionato in modo da garantire l' alimentazione contemporanea di due navi Ro-Ro/Ro-Pax, attraverso l' installazione di un convertitore di potenza da 6,5 MW con uscita a 11 kV predisposto anche per un futuro ampliamento dell' impianto che consenta anche l' attracco di navi da crociera.Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di due impianti fotovoltaici, uno nel porto di Bari e uno nel porto di Brindisi, la cui produzione di energia elettrica supporterà il sistema di elettrificazione delle banchine, diminuendone il fabbisogno energetico, e sarà, inoltre, impiegato per integrare e soddisfare le svariate esigenze degli ambiti portuali (catena del freddo, pubblica illuminazione, operazioni portuali, ecc.), rendendo più attrattivo l' ormeggio, con alimentazione elettrica da terra, abbattendo i costi supportati

dalle compagnie. "La nostra squadra ha svolto un lavoro eccezionale- commenta il presidente dell' Ente Ugo Patroni Griffi- abbiamo presentato un parco progetti che non solo è stato ritenuto idoneo e quindi ammesso a finanziamento nella totalità dell' importo stimato, ma che anche si è imposto nelle graduatorie finali. Da quando è iniziata l' avventura AdSP, abbiamo lavorato su due grandi direttrici: dotare i nostri cinque porti delle medesime infrastrutture, anche tecnologiche finalizzate a migliorare l' efficienza della logistica integrata; implementare la sostenibilità ambientale delle aree portuali. Il risultato ottenuto non era affatto scontato- conclude Patroni Griffi- ha vinto una squadra che ha giocato con cervello e cuore"."Adesso aspettiamo febbrilmente gli esiti del progetto, candidato sull' Asse B, Parco del Castello Bari riconnessione Castello-porto, che abbiamo presentato assieme al Comune di Bari, in cui prevediamo di effettuare interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti per la connessione città-porto, potenziando l' intermodalità e la mobilità sostenibile di accesso all' area della città vecchia. Un' altra sfida importante che auspichiamo di vincere". Nella stesura progettuale, sono state tenute in considerazione le variabili dipendenti e i fattori di integrazione ritenuti strategici per lo sviluppo dei porti del sistema nei prossimi anni, sia in termini quantitativi (volumi di traffico), sia in termini di capacità di creare valore nelle global supply chain e di migliorare le performance portuali nei mercati internazionali.

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Bando per le nuove aree Zes Assegnazione ferma da un anno

La ripresa dalla crisi — Taranto cronaca

Covid, ancora troppi contagi
L'anello debole è la famiglia

Negli hub vaccinali con il "bus-vax"
il servizio gratuito di Kyma Mobilità

Bando per le nuove aree Zes
Assegnazione ferma da un anno

Oronzo MARTUCCI La Regione Puglia deve decidere quali ulteriori aree inserire nella perimetrazione delle Zes, insieme a quelle già individuate con la presentazione dei Piani di sviluppo strategico, così da permettere nelle stesse aree la localizzazione di aziende che possano beneficiare delle procedure autorizzative semplificate e utilizzare il credito di imposta concesso e il dimezzamento dell' Ires (Imposta sul reddito delle società) concessi dallo Stato, i tagli ai tributi locali della Regione (Irap) e dei Comuni (esenzione o riduzione di Imu e Tari). Il bando per la individuazione delle nuove aree, predisposto con Determina dirigenziale del settore Attività economiche della Regione Puglia, è scaduto il 22 novembre 2019, ma non risulta che chi doveva individuare le nuove aree lo abbia fatto. O almeno non si ha notizia dell' esistenza di una graduatoria. Ora emerge la necessità che la Regione concluda tale procedura, visto che anche i Comuni già rientranti nelle Zes dopo un lungo silenzio si stanno impegnando, sotto il coordinamento dell' Anci, per definire un kit localizzativo che contenga tutti gi elementi capaci di attrarre nuovi investitori sia in termini di tributi locali che di semplificazione amministrativa. Il ministro per il Sud, Mara Carfagna, tra l' altro nei giorni scorsi ha dichiarato l' intenzione del governo di ridefinire l' impianto delle Zes e di rilanciarle.

Le nuove aree da individuare riguardano sia la Zes interregionale adriatica Puglia-Basilicata, che fa riferimento ai porti e alle zone produttive funzionalmente collegate che vanno da Foggia sino a Lecce, passando per Bat, Bari e Brindisi, sia quella jonica che fa riferimento al porto di Taranto e alle aree produttive collegate della provincia jonica e del Comune di Francavilla Fontana.

Per la Zes adriatica sono a disposizione 261 ettari, per quella jonica 89 ettari circa.

Quando fu pubblicato il primo bando per l' individuazione delle nuove aree (luglio 2019) emerse un interesse a rientrare nel perimetro delle Zes di molti comuni e di altri enti territoriali. Anche perché in quel momento vi era un forte interesse attorno alle aree Zes e alle loro potenzialità per attrarre nuovi investitori nelle aree produttive collegate ai porti del Mezzogiorno. Ma giorno dopo giorno le Zes hanno perso l' appeal iniziale e i governi nazionali hanno mostrato di interessarsene a fasi alterne, tant' è che sono trascorsi quasi quattro anni dalla loro individuazione, avvenuta nell' ambito del decreto urgente per gli investimenti nel Mezzogiorno del giugno 2017, ma ancora non si vedono risultati concreti in termini di nuovi investimenti.

In provincia di Brindisi (dove già vi sono aree Zes recintate per 775 ettari tra il Comune capoluogo, Ostuni e Fasano) mostrarono interesse a candidarsi per ottenere altre aree Zes il Comune di Mesagne e il sistema territoriale integrato composto dal Comune capoluogo, dalla Provincia di Brindisi e dal Consorzio dell' area di sviluppo industriale.

Per quanto riguarda Taranto ci fu un incontro nel luglio 2019 per presentare il nuovo bando ai Comuni e anche in quella occasione emerse l' interesse degli amministratori locali a ottenere l' inserimento nella Zes come potenziale occasione per attrarre qualche investitore capace di portare nuova occupazione.

Le aree pugliesi della Zes jonica sono concentrati in due poli: il polo di Taranto, con una estensione di 845 ettari, nel quale rientrano le aree produttive Zes dei Comuni di Taranto, Talsano, Statte, Martina Franca, Massafra e Mottola; il polo di Grottaglie, con una estensione di 584 ettari localizzati nei Comuni di Grottaglie, Francavilla Fontana,

Monteisai, Faggiano, San Giorgio Jonico, Manduria, Carosino. Si vedrà quando si conosceranno i risultati del bando regionale se altri Comuni hanno potuto ottenere

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

l' inserimento nel recinto della Zes jonica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

La Lega sul gateway «Mancano le risorse» Avis, nuova raccolta di sangue

Tirrenica

Agricoltura in crisi, richiesto lo stato di calamità

Centro vaccinazioni, avanti ad onta della burocrazia

Medici, infermieri e oss fanno muro per Amodeo

Uno studio sulla Banca d'Italia

Coronavirus, chiuso l'Istituto comprensivo

GIOIA TAURO La Lega sul gateway «Mancano le risorse» «Risorse per il gateway ferroviario del porto di Gioia Tauro: mancano all' appello 7,2 milioni di euro per i pagamenti residui dei fornitori, per il collaudo tecnico-amministrativo e, dunque, per il funzionamento concreto dell' infrastruttura, che permetterebbe di ridurre i tempi e semplificare le manovre tortuose - ma ad oggi inevitabili - necessarie per movimentazione, scarico, carico e sosta delle merci». Lo affermano i deputati della Lega, Domenico Furgiuele, componente della Commissione trasporti, ed Edoardo Rixi, responsabile del dipartimento infrastrutture e trasporti del partito. «Abbiamo presentato un' interrogazione al ministro Giovannini - sostengono Furgiuele e Rixi - per sollecitare iniziative urgenti. Occorre recuperare il tempo perduto dal precedente governo e consentire all' Autorità portuale di realizzare un' opera necessaria e attesa, ma ad oggi completamente ferma.

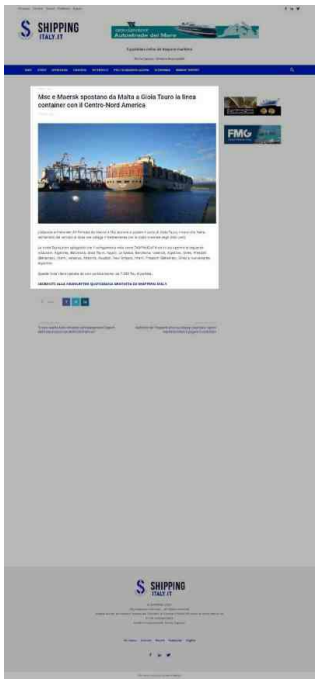
Attendiamo risposte rapide e concrete. Bisogna fare presto e bene». (d.l.) TAURIANOVA Avis, nuova raccolta di sangue L' Avis comunale prosegue senza sosta l' azione sociale al servizio del territorio. Sabato prossimo 17 aprile, dalle ore 7,30 alle ore 11, l' associazione di volontari effettuerà una nuova raccolta di sangue presso piazza Gagliardi, nella popolosa frazione di Amato, dinanzi la Chiesa di San Pio X. Un appuntamento importante, che vale come segnale positivo per la città e per il suo comprensorio in una fase di crisi sanitaria prolungata per la Calabria e l' intero Paese. (a.r.

)

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Msc e Maersk spostano da Malta a Gioia Tauro la linea container con il Centro-Nord America



L'alleanza armatoriale 2M formata da Maersk e Msc tornerà a scalare il porto di Gioia Tauro, invece che Malta, nell'ambito del servizio di linea che collega il Mediterraneo con la costa orientale degli Stati Uniti. Lo rivela DynaLiners spiegando che il collegamento noto come TA6/MedGulf d'ora in poi opererà la seguente rotazione: Algeciras, Barcelona, Gioia Tauro, Napoli, La Spezia, Barcelona, Valencia, Algeciras, Sines, Freeport (Bahamas), Miami, Veracruz, Altamira, Houston, New Orleans, Miami, Freeport (Bahamas), Sines e nuovamente Algeciras. Questa linea viene operata da navi portacontainer da 7.000 Teu di portata.

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Trasporti e turismo, un tavolo tecnico che aiuti a ridisegnare il futuro di Villa

In vista dell' intesa con l' Autorità di sistema portuale dello Stretto

Tirrenica

Trasporti e turismo, un tavolo tecnico che aiuti a ridisegnare il futuro di Villa

In vista dell'intesa con l'Autorità di sistema portuale dello Stretto

Dismessa ma ancora usata Sequestrata la discarica

Assistenza agli anziani, riaperte le domande

Pilota di karting a soli sette anni!

Associazioni venatorie sul piede di guerra

Giusy CaminitiVilla San Giovanni Dovrebbe tenersi nel pomeriggio del 23 aprile il prossimo Consiglio comunale, i cui lavori preliminari registrano un' integrazione richiesta dai cinque consiglieri di minoranza, protocollata ieri e inviata alla presidente del Civico Consesso Maria Giovanna Santoro, alla facente funzioni Maria Grazia Richichi, al segretario Cama e alla responsabile dell' ufficio tecnico Albanese.

La minoranza vuole che sia portato in aula, per presa d' atto e deliberazione, il protocollo d' intesa che la Città firmerà con l' Autorità di Sistema portuale dello Stretto: oggetto di confronto in seno alla commissione Piano strategico, il protocollo d' intesa servirà a dettare il passo nei rapporti tra il Comune e l' Adsp, in un momento in cui si gettano le basi per gli investimenti anche nell' area portuale di Villa. Legato al sistema del waterfront, la richiesta di presa d' atto della delibera di giunta dello scorso 8 ottobre che ha recepito l' input del Civico Consesso che nel mese di agosto ha deliberato una serie di proposte presentate dalla stessa minoranza per l' area a mare che va dalla spiaggia di Acciarello e fino al molo sottoflutto in località Croce Rossa. Proprio in riferimento a quelle delibere di consiglio, la minoranza chiede che sia inserita all' ordine del giorno una "interrogazione in merito allo stato di avanzamento e di previsione di spesa a bilancio per la fase di redazione della progettazione" inerenti le delibere in questione.

Non molla la minoranza su una richiesta avanzata già dal febbraio scorso: Pd, "Impegno in Comune" e Movimento 5Stelle chiedono una delibera di consiglio per la convocazione di tutti gli enti e le amministrazioni interessate, al fine di una conferenza preparatoria a un accordo di programma per il territorio di Villa San Giovanni. Lo hanno ribadito in questi mesi sia Salvatore Ciccone sia Cristian Aragona: serve chiamare al tavolo le Ferrovie, Anas, il Demanio, l' Autorità marittima e la Capitaneria, al fine di ridisegnare il futuro trasportistico e turistico per la città. Non da ultimo la variante b1: "Deliberazione per chiedere al Governo - si legge nella richiesta di integrazione - di inserire del Recovery Fund il finanziamento e la progettazione definitiva dello studio, meglio individuato a suo tempo come 'progetto preliminare della soluzione b1' (già depositato presso RFI a Roma e presso il ministero tra il 2002 e il 2003) della variante in galleria ricadente nel territorio di Villa San Giovanni lato Nord".

Altro non è che l' intubata della linea ferrata dall' attuale variante di Cannitello e fino a Santa Trada: rilanciata dal capogruppo del Pd Salvatore Ciccone durante la consegna dei lavori di riqualificazione del lungomare e di mascheratura della variante, la proposta della b1 è una battaglia del centrosinistra che ha spinto e ottenuto, durante i primi anni del 2010 quando era in atto lo studio delle opere a terra del Ponte sullo Stretto, il progetto come seconda fase per restituire il waterfront alla città. Sarà un Consiglio Comunale molto articolato: si attende adesso soltanto la convocazione.

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

Quotidiano di Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ex Fiera al centro del dibattito ma ora occorre passare ai fatti

L' obiettivo è restituire alla comunità un Parco culturale operativo e su questa linea l' Autorità di Sistema portuale dello Stretto vuole assecondare iniziative che garantiscano massima fruibilità

12 PROVINCE #RIPARTICOLQDS QdS

Messina Metropolitana

Ex Fiera al centro del dibattito ma ora occorre passare ai fatti

L'obiettivo è restituire alla comunità un Parco culturale operativo e su questa linea l'Autorità di Sistema portuale dello Stretto vuole assecondare iniziative che garantiscano massima fruibilità

Contributi a sostegno delle realtà sportive

Elenco farmacie di turno diurno e notturno della provincia di Messina QdS

MESSINA - Uno spazio urbano integrato al resto della città, senza barriere né cancelli. È quello che dovrà diventare l' area dell' ex Fiera con il prolungamento della Passeggiata a mare. Le indicazioni di massima sono contenute nel Piano regolatore portuale e nel Pot dell' Autorità portuale di sistema dello Stretto, ma ora si tratta di attuarle.

La destinazione nel suo complesso sarà un Parco culturale ricreativo e l' Adsp intende assecondare le iniziative che garantiscano la massima fruibilità da parte dei cittadini. Il presidente Mario Mega lo ha ribadito più volte in queste settimane in cui il dibattito sulla destinazione delle varie parti della Cittadella fieristica è stato particolarmente acceso. Dopo la demolizione del plesso dove si trovavano gli uffici e il teatro e l' avvio dei lavori di ricostruzione, è stato chiesto di edificare il nuovo complesso multifunzionale in un altro sito e lasciare libera la vista dello Stretto.

"Non c' è alcun motivo per fermare i lavori - ha continuato a ribadire Mega - e ricominciare tutta la procedur, piuttosto avrebbe più senso per recuperare l' affaccio a mare, considerare l' abbattimento dell' Irrera a mare. Se è possibile però ce lo deve dire la Soprintendenza, bisogna vedere se è un edificio con vincoli o meno e poi aprire un confronto con la città per capire se si vuole propendere per la demolizione o se dobbiamo pensare al consolidamento e ristrutturazione, interventi piuttosto onerosi".

Il plesso ha più di settant' anni e come tutti gli edifici del quartiere fieristico non ha i requisiti che rispondono alle attuali norme antisismiche. I progetti previsti nel Piano regolatore portuale sono stati condivisi con gli Ordini professionali. L' Authority, secondo architetti e ingegneri ha fatto scelte di qualità attivando concorsi di progettazione e impegnandosi per la riqualificazione. I professionisti ne condividono quindi la linea ritenendo imprescindibile però l' apertura alla città degli spazi con l' eliminazione delle barriere divisorie. I presidenti degli Ordine degli architetti e degli ingegneri, Pino Falzea e Francesco Triolo, lo hanno ribadito anche durante la riunione della IV e IV Commissione consiliare.

Anche sul nuovo edificio che si sta realizzando hanno espresso apprezzamento in quanto ben inserito nel contesto. Secondo quanto hanno affermato "è altrove che si deve demolire e non ricostruire, come a Nord del lungomare del Ringo dove ci sono fabbricati fatiscenti senza alcun valore". Falzea ha proposto un concorso di progettazione anche per l' ex Irrera a mare, che è una parte della storia della città, con tecnici ed esperti che possano dare risposte su cosa sia più opportuno fare.

Dopo anni di contenziosi, anche sulla perimetrazione dell' area fieristica, tra Comune e Autorità portuale sembra ci sia adesso collaborazione. A sottolineare la sinergia è stato Salvatore Mondello, assessore all' Urbanistica. "Se un Ente ci aiuta ad ottenere il massimo - ha detto - ritengo fuori luogo pensare ad altro, tanto più che in passato il Comune ha fatto ricorsi sulla titolarità delle aree ed ha perso".

L' Autorità portuale ha disponibilità economica e vuole condividere le scelte con tutte le componenti della città, politica compresa, ma non sembra sufficiente a Sicilia Futura che insiste per una diversa collocazione dell' edificio ex Teatro, per esempio la Zona industriale.

Il consigliere Pietro La Tona in Aula ha chiesto se si sta costruendo seguendo il progetto originario, se ci sarà un teatro, se sarà uno spazio per la città. "Il progetto - ha chiarito Mega non ha mai previsto un teatro ma una sala convegni da 350 posti, dove si possono realizzare anche iniziative culturali.

Quotidiano di Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Nel Pot abbiamo stabilito che si dovrà valorizzare tutto il fronte mare nord e che, nel frattempo, le aree della Fiera devono essere subito rese fruibili. Faremo un nuovo concorso di progettazione, concordato col Comune, per il prolungamento della Passeggiata a mare, eliminando i cancelli e sistemando le aree esterne. Nel Prp ci sono ipotesi progettuali per i 2,6 km di costa da Boccetta ad Annunziata, anche qui faremo un concorso di progettazione".

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

Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

L' appello: «Rendiamo i porti Covid free»

Primo piano

Parte il week-end "AstraZeneca" Oltre 9 mila dosi a disposizione

In meno di un mese raddoppiati i ricoveri. In provincia quasi 2 mila positivi

L'appello: «Rendiamo i porti Covid free»

La sospensione di La Paglia è sempre più un caso politico

messina «I porti di Messina diventino Covid Free». La richiesta arriva da Filt Cgil e UilTrasporti ed è rivolta all' Autorità di sistema portuale e all' Asp di Messina. Come? Realizzando «una struttura per la vaccinazione straordinaria dei lavoratori nei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo. In particolare, seguendo i dettami del protocollo nazionale sottoscritto lo scorso 6 aprile, promosso su invito del ministro del Lavoro e delle Politiche sociali e del ministro della Salute e che avvia la campagna straordinaria di vaccinazioni sui luoghi di lavoro, i segretari di Filt Cgil e UilTrasporti Messina, Carmelo Garufi e Nino Di Mento, sollecitano la stipula di un accordo di collaborazione tra Autorità portuale, Asp e le imprese autorizzate nei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo, nell' ambito delle rispettive competenze istituzionali e di impresa, per l' avvio della campagna vaccinale dei lavoratori, su base volontaria. «Auspicando e prevedendo nell' area dello Stretto un prossimo incremento delle attività portuali e crocieristiche - continuano i sindacalisti - chiediamo l' intervento dell' Authority ed il coinvolgimento di tutti i soggetti, a diverso titolo operanti nei porti di competenza, agenzie marittime, spedizionieri e doganieri, portuali e marittimi operanti sulle tratte passeggeri, per la programmazione di un piano vaccinale da attuare all' interno di una struttura accentrata e di riferimento in ambito portuale per la distribuzione dei vaccini e delle necessarie strumentazioni sanitarie. Occorre partire per tempo - concludono Filt Cgil e Uiltrasporti - per far trovare pronte alla ripresa le nostre strutture portuali partendo dalla sicurezza dei lavoratori e dalla campagna vaccinazioni della categoria, consapevoli che rendere Covid free i nostri porti, tra i più frequentati dal traffico passeggeri, sarà di sicuro grande volano di sviluppo e di ripresa economica del territorio».

«Occorre partire per tempoper rendere sicuri gli approdiin vista della ripresa»

Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Covid, la proposta di Uil e Cgil: "Un hub vaccini per i lavoratori portuali"

redstage

Realizzare una struttura per la vaccinazione straordinaria dei lavoratori nei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo, rendendo i porti Covid free. Ã la richiesta di Filt Cgil e Uiltrasporti all' Autorita di Sistema Portuale e all' Asp di Messina. In ottemperanza al protocollo nazionale sottoscritto lo scorso 6 aprile, promosso su invito del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali e del Ministro della Salute che avvia la campagna straordinaria di vaccinazioni sui luoghi di lavoro, i segretari di Filt Cgil e Uiltrasporti Messina, Carmelo Garufi e Nino Di Mento, sollecitano la stipula di un accordo di collaborazione tra AutoritÃ portuale, Azienda sanitaria provinciale e le imprese autorizzate nei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo, nell' ambito delle rispettive competenze istituzionali e di impresa per l' avvio della campagna vaccinale dei lavoratori che intendono sottoporsi alla vaccinazione. "Auspicando e prevedendo nell' area dello Stretto un prossimo incremento delle attivitÃ portuali e crocieristiche - continuano i sindacalisti - chiediamo l' intervento dell' Adsp ed il coinvolgimento di tutti i soggetti, a diverso titolo operanti nei porti di competenza, agenzie marittime, spedizionieri e doganieri, portuali e marittimi operanti sulle tratte passeggeri, per la programmazione di un Piano Vaccinale da attuare all' interno di una struttura accentrata e di riferimento in ambito portuale per la distribuzione dei vaccini e delle necessarie strumentazioni sanitarie". "Occorre partire per tempo - concludono Filt Cgil e Uiltrasporti- per far trovare pronte alla ripresa le nostre strutture portuali partendo dalla sicurezza dei lavoratori e dalla campagna vaccinazioni della categoria, consapevoli che rendere covid free i nostri porti, tra i piÃ¹ frequentati dal traffico passeggeri, sarÃ di sicuro grande volano di sviluppo e di ripresa economica del territorio".

Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Cgil e Uil chiedono all'Autorità portuale di trasformare il porto di Milazzo in covid free

Rendere i porti dello Stretto Covid free per agevolare il crocierismo e il diportismo. Realizzare una struttura per la vaccinazione straordinaria dei lavoratori nei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo. È la richiesta di Filt Cgil e Uiltrasporti all'Autorita di Sistema Portuale e all'Asp di Messina. In ottemperanza al protocollo nazionale sottoscritto lo scorso 6 aprile, promosso su invito del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali e del Ministro della Salute che avvia la campagna straordinaria di vaccinazioni sui luoghi di lavoro, i segretari di Filt Cgil e Uiltrasporti Messina, Carmelo Garufi e Nino Di Mento, sollecitano la stipula di un accordo di collaborazione tra Autorità portuale, Azienda sanitaria provinciale e le imprese autorizzate nei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo, nell'ambito delle rispettive competenze istituzionali e di impresa per l'avvio della campagna vaccinale dei lavoratori che intendono sottoporsi alla vaccinazione. «Auspicando e prevedendo nell'area dello Stretto un prossimo incremento delle attività portuali e crocieristiche continuano i sindacalisti chiediamo l'intervento dell'Adsp ed il coinvolgimento di tutti i soggetti, a diverso titolo operanti nei porti di competenza , agenzie marittime, spedizionieri e doganieri, portuali e marittimi operanti sulle tratte passeggeri , per la programmazione di un Piano Vaccinale da attuare all'interno di una struttura accentrata e di riferimento in ambito portuale per la distribuzione dei vaccini e delle necessarie strumentazioni sanitarie. Occorre partire per tempo concludono Filt Cgil e Uiltrasporti- per far trovare pronte alla ripresa le nostre strutture portuali partendo dalla sicurezza dei lavoratori e dalla campagna vaccinazioni della categoria, consapevoli che rendere covid free i nostri porti, tra i più frequentati dal traffico passeggeri, sarà di sicuro grande volano di sviluppo e di ripresa economica del territorio».

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, idea porti dello Stretto Covid free: la richiesta dei sindacati

Filt Cgil e Uiltrasporti sollecitano la stipula di un accordo di collaborazione tra Autorità portuale, Azienda sanitaria provinciale e le imprese autorizzate nei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo

Un piano vaccinale da attuare all' interno di una struttura accentrata e di riferimento in ambito portuale per la distribuzione dei vaccini ai lavoratori. E' questa l' idea di Filt Cgil e Uiltrasporti all' Autorita di Sistema Portuale e all' Asp di Messina per rendere i porti dello Stretto Covid free. "In ottemperanza al protocollo nazionale sottoscritto lo scorso 6 aprile - si legge nella nota - , promosso su invito del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali e del Ministro della Salute che avvia la campagna straordinaria di vaccinazioni sui luoghi di lavoro, i segretari di Filt Cgil e Uiltrasporti Messina, Carmelo Garufi e Nino Di Mento, sollecitano la stipula di un accordo di collaborazione tra Autorità portuale, Azienda sanitaria provinciale e le imprese autorizzate nei porti di Messina, Tremestieri e Milazzo, nell' ambito delle rispettive competenze istituzionali e di impresa per l' avvio della campagna vaccinale dei lavoratori che intendono sottoporsi alla vaccinazione" . "Auspicando e prevedendo nell' area dello Stretto un prossimo incremento delle attività portuali e crocieristiche - continuano i sindacalisti - chiediamo l' intervento dell' Asp ed il coinvolgimento di tutti i soggetti, a diverso titolo operanti nei porti di competenza, agenzie marittime, spedizionieri e doganieri, portuali e marittimi operanti sulle tratte passeggeri, per la programmazione di un Piano Vaccinale da attuare all' interno di una struttura accentrata e di riferimento in ambito portuale per la distribuzione dei vaccini e delle necessarie strumentazioni sanitarie" . "Occorre partire per tempo - concludono Filt Cgil e Uiltrasporti - per far trovare pronte alla ripresa le nostre strutture portuali partendo dalla sicurezza dei lavoratori e dalla campagna vaccinazioni della categoria, consapevoli che rendere covid free i nostri porti, tra i più frequentati dal traffico passeggeri, sarà di sicuro grande volano di sviluppo e di ripresa economica del territorio" .

La Sicilia

Catania

Polo intermodale tempi rispettati consegna a giugno

Bicocca. Piazzali, illuminazione e binari già realizzati, restano da completare edifici, impiantistica, officina e centrale tecnologica

Catania

Polo intermodale tempi rispettati consegna a giugno

Bicocca. Piazzali, illuminazione e binari già realizzati, restano da completare edifici, impiantistica, officina e centrale tecnologica

Il presidente Torrisi Rigano: «L'accordo con l'Autorità di sistema portuale sarà strategico per la città»

Strada provinciale 69/1, entro il prossimo giugno si completano lavori manutenzione straordinaria

Allora qualcosa funziona in Sicilia: la notizia è che i lavori al polo intermodale di Bicocca della Società interporti siciliani (Sis) procedono spediti e verrà rispettata la data di consegna dell' opera, entro giugno, così come previsto dall' assessore regionale alle Infrastrutture e trasporti, Marco Falcone, nel corso della visita all' area di 120 mila mq effettuato lo scorso mese di agosto, che avevamo documentato. Di cosa si tratta? Della più grande area di scambio merci, da ferro a gomma, perfino da mare, come vedremo, mai realizzata nell' Isola, e ad altissima tecnologia, costo 19 milioni di euro.

«È una macroarea - ha spiegato Rosario Torrisi Rigano, presidente Sis, nel corso di un sopralluogo ieri al cantiere - a gestione congiunta con Rfi per facilitare e rendere "smart", cioè intelligente, la gestione del traffico merci da, per e in Sicilia. In attesa che si decida sulla "madre" di tutte le infrastrutture, il ponte sullo Stretto o comunque un collegamento stabile con il continente, dobbiamo ridurre il gap con i nostri concorrenti sui mercati nazionali e mitteleuropei, cercando di abbassare i costi di trasporto, velocizzare i sistemi di smistamento e trasporto, intercettando anche i mercati dal nord Africa e da Suez».

«Una struttura pubblica deve creare reddito - ha proseguito Torrisi Rigano, fresco di nomina a presidente della Commissione della transizione energetica dell' Unione interporti riuniti, che raggruppa i 27 interporti italiani - e il polo intermodale appena consegnato sarà messo subito a reddito: cercherò i clienti prima del completamento dell' opera. Uno c' è già, l' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale. E sapete cosa significherà?

Che il porto verrà veramente restituito alla città, il traffico dei mezzi pesanti che sbarcano al porto etneo e pesano anche sulla viabilità in via Domenico Tempio verrà alleggerito anche grazie a un collegamento diretto porto-polo intermodale che stiamo definendo».

«Siamo a due terzi dell' opera - conferma l' ing. Vincenzo Assumma, responsabile del procedimento - nonostante i problemi che di norma si hanno con gli appalti pubblici l' impresa sta lavorando bene, i piazzali sono tutti realizzati, così come l' illuminazione con torri faro a led alti 20 metri e altri pali da 13 metri, manca solo la parte impiantistica e il completamento degli edifici, l' officina per container e grandi unità di carico e la centrale tecnologica. I tre binari, collegati con lo scalo merci di Bicocca, sono stati realizzati e sono già definiti i gate di ingresso e uscita dall' area».

Ma il polo intermodale è solo uno dei tasselli del lavoro silenzioso macinato dalla Sis nell' ultimo anno e mezzo: oltre agli accordi con AdSP e Rfi ne ha stretti con il Maas e l' Università, per collaborare sia a livello commerciale, sia nello sviluppo e attrazione di investitori nel campo delle energie rinnovabili e carburanti "verdi".

«Da Napoli in giù non esiste ancora un distributore, né un' area di stoccaggio di Gnl, è assurdo - ha ricordato il presidente Sis - l' interesse per l' area catanese c' è, noi stiamo anche cercando di acquisire l' area inutilizzata e abbandonata di 250mila mq di fronte al polo logistico, a breve mi confronterò con l' assessore regionale Turano».

L' attività della Sis ha riacceso anche l' attenzione del Comune, socio fuoriuscito: una mozione bipartisan presentata in Consiglio comunale ne ha chiesto il rientro, come ricordato ieri nella III commissione consiliare Mobilità presieduta da Bartolomeo Curia. «Ringrazio i miei preziosi collaboratori - ha rimarcato Torrisi Rigano, il cui incarico da

presidente Sis è in scadenza a giugno - che hanno voluto seguirmi

La Sicilia

Catania

su un percorso nuovo, quasi schizofrenico.

Ci hanno creduto e hanno dato tutto, restando nell' ombra. Senza di loro tutto questo sarebbe rimasto solo un sogno nel cassetto per il nostro territorio».

Maria Elena Quaiotti.

Gazzetta del Sud

Augusta

Mobilità ed energia, fondi alla Sicilia

Sicilia

Le antiche terme all'asta I timori del sindaco

Emergenza rifiuti, i privati al capezzale della Regione

Fuoco incrociato di Pd e M5S contro la Giunta

«Si staccano calcinacci dal viadotto Tarantonio»

Lo storico Castello di Sciiso diventerà un Polo culturale

Mobilità ed energia, fondi alla Sicilia

Alessandro Ricupero AUGUSTA Oltre 14 milioni e mezzo di euro per interventi di efficientamento energetico, mobilità sostenibile e digitalizzazione dei processi portuali sono stati assegnati alla Sicilia, grazie ai progetti presentati dall' Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale e della Sicilia Occidentale, oltre al Comune di Trapani.

Pubblicate le graduatorie definitive del Programma di Azione e Coesione Pac 14/20. Le graduatorie riguardano l' asse A Digitalizzazione della logistica (80 milioni) e l' asse D Green ports (170 milioni), mentre entro fine mese saranno pubblicate quelle per gli assi B e C.

Tra gli interventi finanziati ci sono anche due progetti che riguardano l' Autorità di sistema portuale Augusta-Catania e uno per le aree portuali della Adsp della Sicilia Occidentale.

Finanziato per Augusta e Catania il progetto Ecosistema Digitale Smart Port: 5,2 milioni di euro per il rafforzamento dei corridoi ferroviari e su gomma. Altri 1,2 milioni di euro destinati, invece, alla realizzazione di impianti fotovoltaici su pensiline nelle aree a parcheggio del porto, in modo da produrre energia elettrica da fonti rinnovabili. Ammesso a finanziamento anche il progetto presentato dall' Autorità portuale di sistema della Sicilia Occidentale: 5,5 milioni di euro con cui realizzare un sistema di monitoraggio degli accessi nelle aree portuali, attraverso varchi integrati.

«Il completamento dell' iter rappresenta un risultato molto importante per il Sud e, in particolare, per la Sicilia», commenta il vicepresidente della commissione Trasporti, Paolo Ficara, che negli ultimi due anni ha seguito direttamente il lungo percorso.

«Il programma Pac prevede il completamento degli interventi entro il 2023. Bisogna fare in fretta. E bisogna fare bene. Perché ottenere i finanziamenti è un merito; ma trasformare quei fondi in opere concrete è adesso un obbligo».

In prima linea le Autorità di sistema portuale della Sicilia orientale e occidentale.

Giornale di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

I contratti stipulati dalle due società che prestano servizi di terra all' interno dell' area

Porto, salpano... nuove assunzioni In dirittura di arrivo quasi 200 posti

Palermo

Porto, salpano... nuove assunzioni
In dirittura di arrivo quasi 200 posti

L'albero Falcone ti moltiplica
Dono di legalità per le scuole

«Cliente non a rischio»
Tolto dalla black list

Dalla prefettura intesa con Abi

GRIMALDI LINES

DESIDERIO D'ESTATE -20%

CANCELLA GRATIS IL TUO VIAGGIO ENTRO IL 31 MAGGIO 2021

Dopo la riqualificazione, adesso posti di lavoro e assunzioni a tempo indeterminato. È un momento di grande fermento al porto e, visto quello che è il contesto attorno, gravato dall' emergenza sanitaria, si può parlare quasi di un inedito. Le assunzioni arrivano alla Compagnia di lavoratori portuali e PortItalia, due società che prestano servizi di terra all' interno del porto. Si tratta in tutto 194 posti di lavoro a tempo indeterminato. Nel dettaglio, 99 operai passeranno dalla Compagnia lavoratori portuali a PortItalia. Un passaggio che permetterà ai lavoratori di passare da interinali a tempo indeterminato. Per colmare questo vuoto nella Compagnia dei lavoratori portuali, scatteranno subito 81 assunzioni, mentre altre 14 si perfezioneranno nel prossimo biennio.

Questi lavoratori si occupano di tutto ciò che riguarda i servizi a terra al porto: dalla pulizia alla gestione dei parcheggi, ma non solo. Dagli operai ai commessi fino agli autisti e conduttori di mezzi speciali come camion, gru ed escavatori. E poi ancora addetti alla pesa e alla sorveglianza.

Il trasferimento in massa dei lavoratori di Clp, che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno, è stato possibile grazie al mantenimento dell' attività e delle commesse nonostante il Co vid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da PortItalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto). «Da oggi - spiega Giuseppe Todaro, presidente di Clp e amministratore unico di PortItalia - la famiglia delle nostre società si allarga. Un risultato impensabile, ap pena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Ma c' è un altro aspetto che mi piace sottolineare - aggiunge Todaro - perché questo traguardo è anche il frutto di una perfetta sinergia con l' Autorità portuale e dell' intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest' area in grande discontinuità con il passato». L' accordo ha avuto ilvialiberadelministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la sua applicazione sarà sottoposta alla vigilanza dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. «Stiamo rivoluzionando i nostri scali, non solo dal punto divi sta della dotazione infrastrutturale e della sistemazione funzionale - commenta il presidente Pasqualino Monti - ma anche completando un quadro già in continuo movimento con l' accordo siglato lo scorso ottobre con i sindacati e le conseguenti risposte sull' occupazione». (*GI LE*)

Alqamah

Palermo, Termini Imerese

Porto di Palermo: 180 assunzioni tra Portitalia e Clp, altre 14 nel biennio

Stabilizzati 99 interinali della Compagnia Lavoratori Portuali che saranno rimpiazzati con 81 contratti a tempo indeterminato. Todaro: risultato importante per la città. Monti: stiamo rivoluzionando i nostri scali dando risposte anche sull' occupazione Le nuove assunzioni sono 81 subito e altre 14 nel prossimo biennio. Ma al di là dei numeri, comunque significativi in un momento di grande crisi economica e occupazionale, l' operazione che si è perfezionata in questi giorni rappresenta una rivoluzione per il porto di Palermo e per centinaia di lavoratori. 'Da oggi - spiega infatti Giuseppe Todaro, presidente di Clp e amministratore unico di PortItalia - la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche Osp. Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Ma c' è un altro aspetto che mi piace sottolineare - aggiunge Todaro - perché questo traguardo è anche il frutto di una perfetta sinergia con l' Autorità portuale e dell' intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest' area in grande discontinuità con il passato'. Nel dettaglio, le operazioni che si completano oggi sono essenzialmente due. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti della Clp (Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale, società cooperativa che gestisce la manodopera temporanea nei porti) a Portitalia srl, concessionaria esclusiva del Terminal containers all' interno dello scalo di Palermo e di numerosi altri servizi sia nel capoluogo siciliano che a Termini Imerese. Il trasferimento in massa dei lavoratori di Clp - che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno - è stato possibile innanzi tutto grazie al mantenimento dell' attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto). La seconda operazione è legata invece all' assunzione nella Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale di 81 unità subito e altre 14 nell' arco dei prossimi due anni. In questo caso si tratta di interinali che saranno chiamati per far fronte alle necessità delle aziende che orbitano nel sistema porto. Clp è una società che garantisce manodopera qualificata alle imprese portuali per far fronte ai picchi di attività stagionali o in particolari giornate in cui sono necessari rinforzi o un maggiore impiego di risorse. A differenza di altri settori in cui si fa ricorso a personale esterno per i cosiddetti extra, per i porti è possibile attingere solo agli elenchi di società specializzate come Clp. In entrambi i casi, il confronto avviato con i sindacati è culminato il 17 settembre scorso con l' approvazione all' unanimità di un accordo, firmato poi il 30 ottobre, che prevede la possibilità per PortItalia di assorbire tutta la forza lavoro di Clp e a quest' ultima società di inserire in organico, con contratti a tempo indeterminato, gli interinali periodicamente impiegati, a condizione che entrambe le iniziative fossero economicamente e finanziariamente sostenibili per entrambe le società. L' accordo - che prevede anche una fase di start up in cui saranno valutati i criteri di sostenibilità economica e la possibilità di prevedere forme di incentivi correlati al raggiungimento dei risultati di carattere economico - ha avuto il via libera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la sua applicazione sarà sottoposta alla vigilanza dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. 'Stiamo rivoluzionando i nostri scali, non solo dal punto di vista della dotazione infrastrutturale e della sistemazione funzionale - commenta il presidente dell' Adsp, Pasqualino Monti - ma anche

completando un quadro già in continuo movimento con l' accordo siglato lo scorso

Alqamah

Palermo, Termini Imerese

ottobre con i sindacati e le conseguenti risposte sull' occupazione. Un risultato concreto, nonostante il momento di incertezza che attraversiamo, che sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare, passo dopo passo, il futuro in cui desideriamo vivere. Il lavoro delle persone è ciò che rende gli investimenti un cambiamento reale'.

Ansa

Palermo, Termini Imerese

Lavoro: 180 assunzioni tra Portitalia e Clp a Palermo

Todaro, operazione perfezionata in questi giorni

(ANSA) - PALERMO, 15 APR - Le nuove assunzioni sono 81 subito e altre 14 nel prossimo biennio. "Ma al di là dei numeri, comunque significativi in un momento di grande crisi economica e occupazionale, l' operazione che si è perfezionata in questi giorni rappresenta una rivoluzione per il porto di Palermo e per centinaia di lavoratori", afferma una nota. "Da oggi - spiega infatti Giuseppe Todaro, presidente di Clp e amministratore unico di PortItalia - la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche Osp. Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Ma c' è un altro aspetto che mi piace sottolineare - aggiunge Todaro - perché questo traguardo è anche il frutto di una perfetta sinergia con l' Autorità portuale e dell' intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest' area in grande discontinuità con il passato". Nel dettaglio, le operazioni che si completano oggi sono essenzialmente due. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti della Clp (Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale, società cooperativa che gestisce la manodopera temporanea nei porti) a Portitalia srl, concessionaria esclusiva del Terminal containers all' interno dello scalo di Palermo e di numerosi altri servizi sia nel capoluogo siciliano che a Termini Imerese. Il trasferimento in massa dei lavoratori di Clp - che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno - è stato possibile innanzi tutto grazie al mantenimento dell' attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto). La seconda operazione è legata invece all' assunzione nella Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale di 81 unità subito e altre 14 nell' arco dei prossimi due anni. In questo caso si tratta di interinali che saranno chiamati per far fronte alle necessità delle aziende che orbitano nel sistema porto. (ANSA).

Economia Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Porto di Palermo: 180 assunzioni tra Portitalia e Clp, altre 14 nel biennio

porto palermo Stabilizzati 99 interinali della Compagnia Lavoratori Portuali che saranno rimpiazzati con 81 contratti a tempo indeterminato. Todaro: risultato importante per la città. Monti: stiamo rivoluzionando i nostri scali dando risposte anche sull' occupazione Le nuove assunzioni sono 81 subito e altre 14 nel prossimo biennio. Ma al di là dei numeri, comunque significativi in un momento di grande crisi economica e occupazionale, l' operazione che si è perfezionata in questi giorni rappresenta una rivoluzione per il porto di Palermo e per centinaia di lavoratori. "Da oggi - spiega infatti Giuseppe Todaro, presidente di Clp e amministratore unico di PortItalia - la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche Osp. Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Ma c' è un altro aspetto che mi piace sottolineare - aggiunge Todaro - perché questo traguardo è anche il frutto di una perfetta sinergia con l' Autorità portuale e dell' intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest' area in grande discontinuità con il passato". Nel dettaglio, le operazioni che si completano oggi sono essenzialmente due. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti della Clp (Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale, società cooperativa che gestisce la manodopera temporanea nei porti) a Portitalia srl, concessionaria esclusiva del Terminal containers all' interno dello scalo di Palermo e di numerosi altri servizi sia nel capoluogo siciliano che a Termini Imerese. Il trasferimento in massa dei lavoratori di Clp - che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno - è stato possibile innanzi tutto grazie al mantenimento dell' attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto). La seconda operazione è legata invece all' assunzione nella Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale di 81 unità subito e altre 14 nell' arco dei prossimi due anni. In questo caso si tratta di interinali che saranno chiamati per far fronte alle necessità delle aziende che orbitano nel sistema porto. Clp è una società che garantisce manodopera qualificata alle imprese portuali per far fronte ai picchi di attività stagionali o in particolari giornate in cui sono necessari rinforzi o un maggiore impiego di risorse. A differenza di altri settori in cui si fa ricorso a personale esterno per i cosiddetti extra, per i porti è possibile attingere solo agli elenchi di società specializzate come Clp. In entrambi i casi, il confronto avviato con i sindacati è culminato il 17 settembre scorso con l' approvazione all' unanimità di un accordo, firmato poi il 30 ottobre, che prevede la possibilità per PortItalia di assorbire tutta la forza lavoro di Clp e a quest' ultima società di inserire in organico, con contratti a tempo indeterminato, gli interinali periodicamente impiegati, a condizione che entrambe le iniziative fossero economicamente e finanziariamente sostenibili per entrambe le società. L' accordo - che prevede anche una fase di start up in cui saranno valutati i criteri di sostenibilità economica e la possibilità di prevedere forme di incentivi correlati al raggiungimento dei risultati di carattere economico - ha avuto il via libera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la sua applicazione sarà sottoposta alla vigilanza dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. "Stiamo rivoluzionando i nostri scali, non solo dal punto di vista della dotazione infrastrutturale e della sistemazione funzionale - commenta il presidente dell' Adsp, Pasqualino

Economia Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Monti - ma anche completando un quadro già in continuo movimento con l' accordo siglato lo scorso ottobre con i sindacati e le conseguenti risposte sull' occupazione. Un risultato concreto, nonostante il momento di incertezza che attraversiamo, che sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare, passo dopo passo, il futuro in cui desideriamo vivere. Il lavoro delle persone è ciò che rende gli investimenti un cambiamento reale".

Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

Porto di Palermo: 180 assunzioni tra Portitalia e Clp, altre 14 nel biennio

Stabilizzati 99 interinali della Compagnia Lavoratori Portuali che saranno rimpiazzati con 81 contratti a tempo indeterminato. Todaro:

Redazione

Le nuove assunzioni sono 81 subito e altre 14 nel prossimo biennio. Ma al di là dei numeri, comunque significativi in un momento di grande crisi economica e occupazionale, l' operazione che si è perfezionata in questi giorni rappresenta una rivoluzione per il porto di Palermo e per centinaia di lavoratori. 'Da oggi - spiega infatti Giuseppe Todaro, presidente di Clp e amministratore unico di PortItalia - la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche Osp. Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Ma c' è un altro aspetto che mi piace sottolineare - aggiunge Todaro - perché questo traguardo è anche il frutto di una perfetta sinergia con l' Autorità portuale e dell' intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest' area in grande discontinuità con il passato'. Nel dettaglio, le operazioni che si completano oggi sono essenzialmente due. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti della Clp (Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale, società cooperativa che gestisce la manodopera temporanea nei porti) a Portitalia srl, concessionaria esclusiva del Terminal containers all' interno dello scalo di Palermo e di numerosi altri servizi sia nel capoluogo siciliano che a Termini Imerese. Il trasferimento in massa dei lavoratori di Clp - che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno - è stato possibile innanzi tutto grazie al mantenimento dell' attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto). La seconda operazione è legata invece all' assunzione nella Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale di 81 unità subito e altre 14 nell' arco dei prossimi due anni. In questo caso si tratta di interinali che saranno chiamati per far fronte alle necessità delle aziende che orbitano nel sistema porto. Clp è una società che garantisce manodopera qualificata alle imprese portuali per far fronte ai picchi di attività stagionali o in particolari giornate in cui sono necessari rinforzi o un maggiore impiego di risorse. A differenza di altri settori in cui si fa ricorso a personale esterno per i cosiddetti extra, per i porti è possibile attingere solo agli elenchi di società specializzate come Clp. In entrambi i casi, il confronto avviato con i sindacati è culminato il 17 settembre scorso con l' approvazione all' unanimità di un accordo, firmato poi il 30 ottobre, che prevede la possibilità per PortItalia di assorbire tutta la forza lavoro di Clp e a quest' ultima società di inserire in organico, con contratti a tempo indeterminato, gli interinali periodicamente impiegati, a condizione che entrambe le iniziative fossero economicamente e finanziariamente sostenibili per entrambe le società. L' accordo - che prevede anche una fase di start up in cui saranno valutati i criteri di sostenibilità economica e la possibilità di prevedere forme di incentivi correlati al raggiungimento dei risultati di carattere economico - ha avuto il via libera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la sua applicazione sarà sottoposta alla vigilanza dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. 'Stiamo rivoluzionando i nostri scali, non solo dal punto di vista della dotazione infrastrutturale e della

sistemazione funzionale - commenta il presidente dell' Adsp, Pasqualino Monti - ma anche completando un quadro già in continuo movimento con l' accordo siglato lo scorso ottobre con i sindacati e le conseguenti risposte sull' occupazione. Un risultato concreto, nonostante il momento di incertezza che attraversiamo, che sottolinea le potenzialità

Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

del porto nel progettare e realizzare, passo dopo passo, il futuro in cui desideriamo vivere. Il lavoro delle persone è ciò che rende gli investimenti un cambiamento reale'.

IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Porti: a Palermo scattano 180 assunzioni e altre 14 nel biennio

Manlio Melluso

Economia | Navi & porti Palermo il via libera del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Porti: a Palermo scattano 180 assunzioni e altre 14 nel biennio di Manlio Melluso 15 Aprile 2021 Scattano 180 assunzioni al porto di Palermo . Due le operazioni che si completano oggi. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti della Clp (Compagnia lavoratori portuali della Sicilia Occidentale, società cooperativa che gestisce la manodopera temporanea nei porti) a Portitalia srl, concessionaria esclusiva del Terminal containers all' interno dello scalo e di numerosi altri servizi nel capoluogo siciliano e a Termini Imerese. Il trasferimento dei lavoratori di Clp - che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate, ma a tempo pieno - è stato possibile grazie al mantenimento dell' attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto). La seconda operazione è legata invece all' assunzione nella Compagnia lavoratori portuali della Sicilia Occidentale di 81 unità subito e altre 14 nell' arco dei prossimi due anni. In questo caso si tratta di interinali che saranno chiamati per far fronte alle necessità delle aziende che orbitano nel sistema porto. Clp è una società che garantisce manodopera qualificata alle imprese portuali per far fronte ai picchi di attività stagionali o in particolari giornate in cui sono necessari rinforzi o un maggiore impiego di risorse. A differenza di altri settori in cui si fa ricorso a personale esterno per i cosiddetti extra, per i porti è possibile attingere solo agli elenchi di società specializzate come Clp. In entrambi i casi, il confronto avviato con i sindacati è culminato il 17 settembre scorso con l' approvazione all' unanimità di un accordo , firmato poi il 30 ottobre, che prevede la possibilità per PortItalia di assorbire tutta la forza lavoro di Clp e a quest' ultima società di inserire in organico, con contratti a tempo indeterminato, gli interinali periodicamente impiegati, a condizione che entrambe le iniziative fossero economicamente e finanziariamente sostenibili per entrambe le società. L' accordo - che prevede anche una fase di start up in cui saranno valutati i criteri di sostenibilità economica e la possibilità di prevedere forme di incentivi correlati al raggiungimento dei risultati di carattere economico - ha avuto il via libera del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la sua applicazione sarà sottoposta alla vigilanza dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale . " Da oggi - spiega Giuseppe Todaro , presidente di Clp e amministratore unico di PortItalia - la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche Osp. Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Questo traguardo è anche il frutto di una perfetta sinergia con l' Autorità portuale e dell' intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest' area ". " Stiamo rivoluzionando i nostri scali, non solo dal punto di vista della dotazione infrastrutturale e della sistemazione funzionale - commenta il presidente dell' Adsp, Pasqualino Monti - ma anche completando un quadro già in continuo movimento con l' accordo siglato lo scorso ottobre con i sindacati e le conseguenti risposte sull' occupazione. Un risultato concreto, nonostante il momento di incertezza che attraversiamo, che sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare, passo dopo passo, il futuro in cui

desideriamo vivere. Il lavoro delle persone è ciò che rende gli investimenti un cambiamento reale ". Portitalia è concessionaria esclusiva del Terminal containers all' interno del porto di Palermo, in zona Banchina Puntone , dotato di due gru portainer Panama in grado

IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

di assicurare l' operatività di imbarco e sbarco su navi fino a 10,5 metri di pescaggio e 330 metri di lunghezza. All' interno del Terminal è presente un recinto di temporanea custodia doganale e di un' area per lo stoccaggio di merci pericolose e di circa 50 colonnine per l' alimentazione elettrica di containers frigorifero. Portitalia si occupa anche delle attività di planning per l' imbarco e lo sbarco dei containers. All' interno del Porto di Palermo è anche concessionaria di un terminal ro-ro di 9 mila metri quadri e di un terminal containers di 31 mila metri quadri. La società opera anche nel settore crocieristico e nel settore dei servizi ai passeggeri, attraverso l' erogazione del servizio di portabagagli e deposito bagagli tramite una struttura situata nei pressi della stazione marittima sita nel molo Vittorio Veneto. Da oltre vent' anni è presente anche nel porto di Termini Imerese. © Riproduzione Riservata.

Informare

Palermo, Termini Imerese

Porto di Palermo, 180 assunzioni tra PortItalia e CLP

Todaro: la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha reso noto che è avvenuto il passaggio di 99 dipendenti della CLP, la Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale, società cooperativa che gestisce la manodopera temporanea nei porti, alla PortItalia Srl, la concessionaria esclusiva del container terminal del porto di Palermo e di altri servizi sia nello scalo del capoluogo siciliano che in quello di Termini Imerese. Nel contempo 81 lavoratori sono stati assunti a tempo indeterminato nella CLP e altri 14 lo saranno nell' arco dei prossimi due anni. In quest' ultimo caso si tratta di interinali che saranno chiamati per far fronte alle necessità delle aziende che orbitano nel sistema porto. L' AdSP ha specificato che il trasferimento in massa dei lavoratori di CLP, che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno, è stato possibile innanzi tutto grazie al mantenimento dell' attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da PortItalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto). «Da oggi - ha spiegato il presidente di CLP e amministratore unico di PortItalia, Giuseppe Todaro - la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche Operazioni e Servizi Portuali. Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità». «Stiamo - ha sottolineato il presidente dell' AdSP, Pasqualino Monti - rivoluzionando i nostri scali, non solo dal punto di vista della dotazione infrastrutturale e della sistemazione funzionale, ma anche completando un quadro già in continuo movimento con l' accordo siglato lo scorso ottobre con i sindacati e le conseguenti risposte sull' occupazione. Un risultato concreto, nonostante il momento di incertezza che attraversiamo, che sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare, passo dopo passo, il futuro in cui desideriamo vivere. Il lavoro delle persone è ciò che rende gli investimenti un cambiamento reale».

Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Palermo, 180 assunzioni tra Portitalia e Compagnia Lavoratori portuali

Stabilizzati 99 portuali, che passano a Portitalia. Altri 81 entrano in CPL, più altri 14 nei prossimi due anni. I frutti dell' accordo sindacale di ottobre scorso

Al porto di Palermo nei prossimi anni arriveranno quasi 200 nuovi assunti in Portitalia e nella Compagnia Lavoratori Portuali (CLP), lo annunciano in una nota le stesse società di gestione di servizi dello scalo siciliano. Le nuove assunzioni sono 81 subito e altre 14 nel prossimo biennio. Inoltre, sono stati sabilizzati 99 interinali della Compagnia Lavoratori portuali, che saranno rimpiazzati da 81 contratti a tempo indeterminato. Alla base di questi scambi tra le due società, un accordo sindacale stipulato a ottobre che prevede la possibilità per PortItalia di assorbire tutta la forza lavoro di CLP e a quest' ultima di inserire in organico, con contratti a tempo indeterminato, gli interinali periodicamente impiegati. L' accordo ha avuto il via libera del ministero delle Infrastrutture e la sua applicazione sarà sottoposta alla vigilanza dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. Nel dettaglio, le operazioni che si completano oggi sono essenzialmente due. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti di CLP, società cooperativa che gestisce la manodopera temporanea nei porti, a Portitalia, concessionaria esclusiva del terminal container all' interno dello scalo di Palermo e di numerosi altri servizi sia nel capoluogo siciliano che a Termini Imerese. Il trasferimento dei lavoratori di CLP - che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno - è stato possibile grazie al mantenimento dell' attività e delle commesse nonostante la pandemia, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina). La seconda operazione è legata all' assunzione nella Compagnia Lavoratori Portuali di 81 unità subito e altre 14 nell' arco dei prossimi due anni. In questo caso si tratta di interinali. A differenza di altri settori in cui si fa ricorso a personale esterno per i cosiddetti extra, per i porti è possibile attingere solo agli elenchi di società specializzate come CLP. «Da oggi - spiega Giuseppe Todaro, presidente di Clp e amministratore unico di PortItalia - la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche Osp. Un risultato impensabile appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Ma c' è un altro aspetto che mi piace sottolineare perché questo traguardo è anche il frutto di una perfetta sinergia con l' Autorità portuale e dell' intesa col presidente Pasqualino Monti». «Stiamo rivoluzionando i nostri scali, non solo dal punto di vista della dotazione infrastrutturale e della sistemazione funzionale - commenta Monti - ma anche completando un quadro già in continuo movimento. Un risultato concreto, nonostante il momento di incertezza che attraversiamo, che sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare, passo dopo passo, il futuro in cui desideriamo vivere. Il lavoro delle persone è ciò che rende gli investimenti un cambiamento reale».

Italpress

Palermo, Termini Imerese

Porto di Palermo, 180 assunzioni tra Portitalia e Clp

PALERMO (ITALPRESS) - Le nuove assunzioni sono 81 subito e altre 14 nel prossimo biennio. Ma al di là dei numeri, comunque significativi in un momento di grande crisi economica e occupazionale, l' operazione che si è perfezionata in questi giorni rappresenta una rivoluzione per il porto di Palermo e per centinaia di lavoratori. "Da oggi - spiega infatti Giuseppe Todaro, presidente di Clp e amministratore unico di PortItalia - la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche Osp. Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Ma c' è un altro aspetto che mi piace sottolineare - aggiunge Todaro - perchè questo traguardo è anche il frutto di una perfetta sinergia con l' Autorità portuale e dell' intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest' area in grande discontinuità con il passato". Nel dettaglio, si legge in una nota, le operazioni che si completano oggi sono essenzialmente due. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti della Clp (Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale, società cooperativa che gestisce la manodopera temporanea nei porti) a Portitalia srl, concessionaria esclusiva del Terminal container all' interno dello scalo di Palermo e di numerosi altri servizi sia nel capoluogo siciliano che a Termini Imerese. Il trasferimento in massa dei lavoratori di Clp - che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno - è stato possibile innanzi tutto grazie al mantenimento dell' attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto). La seconda operazione, prosegue la nota, è legata invece all' assunzione nella Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale di 81 unità subito e altre 14 nell' arco dei prossimi due anni. In questo caso si tratta di interinali che saranno chiamati per far fronte alle necessità delle aziende che orbitano nel sistema porto. Clp, sottolinea la nota, è una società che garantisce manodopera qualificata alle imprese portuali per far fronte ai picchi di attività stagionali o in particolari giornate in cui sono necessari rinforzi o un maggiore impiego di risorse. A differenza di altri settori in cui si fa ricorso a personale esterno per i cosiddetti extra, per i porti è possibile attingere solo agli elenchi di società specializzate come Clp. In entrambi i casi, il confronto avviato con i sindacati è culminato il 17 settembre scorso con l' approvazione all' unanimità di un accordo, firmato poi il 30 ottobre, che prevede la possibilità per PortItalia di assorbire tutta la forza lavoro di Clp e a quest' ultima società di inserire in organico, con contratti a tempo indeterminato, gli interinali periodicamente impiegati, a condizione che entrambe le iniziative fossero economicamente e finanziariamente sostenibili per entrambe le società. L' accordo - che prevede anche una fase di start up in cui saranno valutati i criteri di sostenibilità economica e la possibilità di prevedere forme di incentivi correlati al raggiungimento dei risultati di carattere economico - ha avuto il via libera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la sua applicazione sarà sottoposta alla vigilanza dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. "Stiamo rivoluzionando i nostri scali, non solo dal punto di vista della dotazione infrastrutturale e della sistemazione funzionale - commenta il presidente dell' Adsp, Pasqualino Monti - ma anche completando un quadro già in continuo movimento con l' accordo siglato lo scorso ottobre con i sindacati e le conseguenti risposte sull' occupazione. Un risultato concreto, nonostante

il momento di incertezza

che attraversiamo, che sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare, passo dopo passo, il futuro in cui desideriamo vivere. Il lavoro delle persone è ciò che rende gli investimenti un cambiamento reale". (ITALPRESS).

LiveSicilia

Palermo, Termini Imerese

Lavoro: 180 assunzioni tra Portitalia e Clp a Palermo

Redazione

Lavoro: 180 assunzioni tra Portitalia e Clp a Palermo

Le nuove assunzioni sono 81 subito e altre 14 nel prossimo biennio. "Ma al di là dei numeri, comunque significativi in un momento di grande crisi economica e occupazionale, l' operazione che si è perfezionata in questi giorni rappresenta una rivoluzione per il porto di Palermo e per centinaia di lavoratori", afferma una nota. "Da oggi - spiega infatti Giuseppe Todaro, presidente di Clp e amministratore unico di PortItalia - la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche Osp. Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Ma c' è un altro aspetto che mi piace sottolineare - aggiunge Todaro - perché questo traguardo è anche il frutto di una perfetta sinergia con l' Autorità portuale e dell' intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest' area in grande discontinuità con il passato". Nel dettaglio, le operazioni che si completano oggi sono essenzialmente due. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti della Clp (Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale, società cooperativa che gestisce la manodopera temporanea nei porti) a Portitalia srl, concessionaria esclusiva del Terminal containers all' interno dello scalo di Palermo e di numerosi altri servizi sia nel capoluogo siciliano che a Termini Imerese. Il trasferimento in massa dei lavoratori di Clp - che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno - è stato possibile innanzi tutto grazie al mantenimento dell' attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto). La seconda operazione è legata invece all' assunzione nella Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale di 81 unità subito e altre 14 nell' arco dei prossimi due anni. In questo caso si tratta di interinali che saranno chiamati per far fronte alle necessità delle aziende che orbitano nel sistema porto. (ANSA).

Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

Ottime notizie da Palermo sul fronte occupazionale

Redazione

PALERMO Giungono ottime notizie dal porto di Palermo sul fronte occupazionale con la stabilizzazione di 99 interinali della Compagnia lavoratori portuali sostituiti con 81 contratti a tempo indeterminato subito, e altri 14 previsti invece nel prossimo biennio. Numeri che in un momento di crisi danno una boccata d'ossigeno alla città, e che rappresentano al contempo una rivoluzione per il porto di Palermo e per centinaia di lavoratori. Da oggi -spiega Giuseppe Todaro, presidente di Clp e amministratore unico di PortItalia, concessionaria esclusiva del Terminal containers all'interno del porto- la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche Osp. Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Todaro ci tiene a sottolineare un altro aspetto, ovvero quello di un traguardo raggiunto grazie alla perfetta sinergia con l'Autorità portuale e all'intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest'area in grande discontinuità con il passato. Oggi si completano dunque due operazioni: la prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti della Clp a Portitalia srl che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno. Risultato possibile innanzi tutto grazie al mantenimento dell'attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi e quelli già avviati negli ultimi due anni. La seconda operazione è legata invece all'assunzione nella Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale di 81 unità subito e altre 14 nell'arco dei prossimi due anni. Si tratta di interinali che saranno chiamati per far fronte alle necessità delle aziende che orbitano nel sistema porto. In entrambi i casi, il confronto avviato con i sindacati è culminato il 17 Settembre scorso con l'approvazione all'unanimità di un accordo, firmato poi il 30 Ottobre, che prevede la possibilità per PortItalia di assorbire tutta la forza lavoro di Clp e a quest'ultima società di inserire in organico, con contratti a tempo indeterminato, gli interinali periodicamente impiegati, a condizione che entrambe le iniziative fossero economicamente e finanziariamente sostenibili per entrambe le società. L'accordo, che prevede anche una fase di start up in cui saranno valutati i criteri di sostenibilità economica e la possibilità di prevedere forme di incentivi correlati al raggiungimento dei risultati di carattere economico, ha avuto il via libera del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la sua applicazione sarà sottoposta alla vigilanza dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale. Stiamo rivoluzionando i nostri scali, non solo dal punto di vista della dotazione infrastrutturale e della sistemazione funzionale -è il commento del presidente dell'Adsp, Pasqualino Monti ma anche completando un quadro già in continuo movimento con l'accordo siglato lo scorso Ottobre con i sindacati e le conseguenti risposte sull'occupazione. Un risultato concreto, nonostante il momento di incertezza che attraversiamo, che sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare, passo dopo passo, il futuro in cui desideriamo vivere. Il lavoro delle persone è ciò che rende gli investimenti un cambiamento reale.

Prima Tv

Palermo, Termini Imerese

Porto di Palermo, 180 assunzioni tra Portitalia e Clp

Published Date: 15 Aprile 2021 PALERMO (ITALPRESS) - Le nuove assunzioni sono 81 subito e altre 14 nel prossimo biennio. Ma al di là dei numeri, comunque significativi in un momento di grande crisi economica e occupazionale, l' operazione che si è perfezionata in questi giorni rappresenta una rivoluzione per il porto di Palermo e per centinaia di lavoratori. 'Da oggi - spiega infatti Giuseppe Todaro, presidente di Clp e amministratore unico di PortItalia - la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche Osp. Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Ma c' è un altro aspetto che mi piace sottolineare - aggiunge Todaro - perchè questo traguardo è anche il frutto di una perfetta sinergia con l' Autorità portuale e dell' intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest' area in grande discontinuità con il passato'. Nel dettaglio, si legge in una nota, le operazioni che si completano oggi sono essenzialmente due. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti della Clp (Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale, società cooperativa che gestisce la manodopera temporanea nei porti) a Portitalia srl, concessionaria esclusiva del Terminal container all' interno dello scalo di Palermo e di numerosi altri servizi sia nel capoluogo siciliano che a Termini Imerese. Il trasferimento in massa dei lavoratori di Clp - che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno - è stato possibile innanzi tutto grazie al mantenimento dell' attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto). La seconda operazione, prosegue la nota, è legata invece all' assunzione nella Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale di 81 unità subito e altre 14 nell' arco dei prossimi due anni. In questo caso si tratta di interinali che saranno chiamati per far fronte alle necessità delle aziende che orbitano nel sistema porto. Clp, sottolinea la nota, è una società che garantisce manodopera qualificata alle imprese portuali per far fronte ai picchi di attività stagionali o in particolari giornate in cui sono necessari rinforzi o un maggiore impiego di risorse. A differenza di altri settori in cui si fa ricorso a personale esterno per i cosiddetti extra, per i porti è possibile attingere solo agli elenchi di società specializzate come Clp. In entrambi i casi, il confronto avviato con i sindacati è culminato il 17 settembre scorso con l' approvazione all' unanimità di un accordo, firmato poi il 30 ottobre, che prevede la possibilità per PortItalia di assorbire tutta la forza lavoro di Clp e a quest' ultima società di inserire in organico, con contratti a tempo indeterminato, gli interinali periodicamente impiegati, a condizione che entrambe le iniziative fossero economicamente e finanziariamente sostenibili per entrambe le società. L' accordo - che prevede anche una fase di start up in cui saranno valutati i criteri di sostenibilità economica e la possibilità di prevedere forme di incentivi correlati al raggiungimento dei risultati di carattere economico - ha avuto il via libera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la sua applicazione sarà sottoposta alla vigilanza dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. 'Stiamo rivoluzionando i nostri scali, non solo dal punto di vista della dotazione infrastrutturale e della sistemazione funzionale - commenta il presidente dell' Adsp, Pasqualino Monti - ma anche completando un quadro già in continuo movimento con l' accordo siglato lo scorso ottobre con i sindacati e le conseguenti risposte sull'

occupazione. Un risultato concreto, nonostante il momento di incertezza

Prima Tv

Palermo, Termini Imerese

che attraversiamo, che sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare, passo dopo passo, il futuro in cui desideriamo vivere. Il lavoro delle persone è ciò che rende gli investimenti un cambiamento reale'. (ITALPRESS). Da Italpres.

Ship Mag

Palermo, Termini Imerese

Porto di Palermo: 180 assunzioni subito, altre 14 nel prossimo biennio

Palermo Assunti 180 lavoratori nel porto di Palermo, di cui 81 prenderanno servizio subito presso la Compagnia lavoratori portuali della Sicilia Occidentale (CLP), mentre 99 interinali della stessa società cooperativa, che gestisce la manodopera temporanea, passano a PortItalia srl, concessionaria esclusiva del Terminal containers all'interno dello scalo e di numerosi altri servizi sia a Palermo che a Termini Imerese. A queste assunzioni si aggiungeranno poi, nel prossimo biennio, altre 14 assunzioni. Da oggi la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche operazioni e servizi portuali ha dichiarato Giuseppe Todaro, presidente di CLP e amministratore unico di PortItalia . Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. L'AdSP ha specificato che il trasferimento in massa dei lavoratori di CLP, i quali manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno, è stato possibile innanzi tutto grazie al mantenimento dell'attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da PortItalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto). Stiamo rivoluzionando i nostri scali ha sottolineato il presidente dell'AdSP, Pasqualino Monti -, non solo dal punto di vista della dotazione infrastrutturale e della sistemazione funzionale, ma anche completando un quadro già in continuo movimento con l'accordo siglato lo scorso ottobre con i sindacati e le conseguenti risposte sull'occupazione. Un risultato concreto, nonostante il momento di incertezza che attraversiamo, che sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare, passo dopo passo, il futuro in cui desideriamo vivere. Il lavoro delle persone è ciò che rende gli investimenti un cambiamento reale.

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

Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

Portitalia e Clp stabilizzano 180 lavoratori del porto di Palermo in un'operazione congiunta

Due operazioni che si stanno concretizzando parallelamente nel porto di Palermo porteranno alla stabilizzazione lavorativa di numerosi addetti dello scalo. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti della Clp (Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale, cooperativa che gestisce la manodopera temporanea negli scali) a Portitalia, concessionaria esclusiva del terminal container all'interno dello scalo di Palermo. Un trasferimento in massa spiega la stessa società, evidenziando anche che lavoratori di Clp manterranno livelli di inquadramento e scatti di anzianità col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno reso possibile dai pensionamenti programmati in Portitalia nei prossimi 18 mesi (per 40 unità lavorative) e da quelli già avviati negli ultimi due anni (30). Parallelamente, Clp rimpiazzerà' la partenza dei suoi addetti con 81 assunzioni, programmandone inoltre altre 14 per i prossimi due anni. Per entrambe le operazioni era stato avviato confronto con i sindacati che si era concluso con l'approvazione all'unanimità di un accordo, firmato poi il 30 ottobre, che prevede la possibilità per PortItalia di assorbire tutta la forza lavoro di Clp e per quest'ultima di inserire in organico, con contratti a tempo indeterminato, gli interinali periodicamente impiegati, a condizione che entrambe le iniziative fossero economicamente e finanziariamente sostenibili per entrambe le società. L'accordo che prevede anche una fase di start up per valutare i criteri di sostenibilità economica e la possibilità di prevedere forme di incentivi correlati al raggiungimento dei risultati di carattere economico ha avuto il via libera dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la sua applicazione sarà sottoposta alla vigilanza dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale. Il traguardo, ha commentato Giuseppe Todaro, presidente di Clp e amministratore unico di PortItalia, è anche il frutto di una perfetta sinergia con l'Autorità portuale e dell'intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest'area in grande discontinuità con il passato. Con quest'ultima tornata di assunzioni, ha evidenziato ancora Todaro, la forza lavoro di Portitalia, includendo anche quella della società multiservizi Osp, arriverà a toccare le 300 unità.

Tiscali

Palermo, Termini Imerese

Porto di Palermo, 180 assunzioni tra Portitalia e Clp

PALERMO (ITALPRESS) - Le nuove assunzioni sono 81 subito e altre 14 nel prossimo biennio. Ma al di là dei numeri, comunque significativi in un momento di grande crisi economica e occupazionale, l' operazione che si è perfezionata in questi giorni rappresenta una rivoluzione per il porto di Palermo e per centinaia di lavoratori. "Da oggi - spiega infatti Giuseppe Todaro, presidente di Clp e amministratore unico di PortItalia - la famiglia delle nostre società si allarga ulteriormente raggiungendo il numero di 300 dipendenti se contiamo anche Osp. Un risultato impensabile, appena pochi anni fa, grazie al quale decine di lavoratori potranno adesso guardare al futuro con maggiore fiducia e con più serenità. Ma c' è un altro aspetto che mi piace sottolineare - aggiunge Todaro - perché questo traguardo è anche il frutto di una perfetta sinergia con l' Autorità portuale e dell' intesa col presidente Pasqualino Monti, con cui negli ultimi anni è stato dato uno slancio importante a quest' area in grande discontinuità con il passato". Nel dettaglio, si legge in una nota, le operazioni che si completano oggi sono essenzialmente due. La prima riguarda il passaggio di 99 dipendenti della Clp (Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale, società cooperativa che gestisce la manodopera temporanea nei porti) a Portitalia srl, concessionaria esclusiva del Terminal container all' interno dello scalo di Palermo e di numerosi altri servizi sia nel capoluogo siciliano che a Termini Imerese. Il trasferimento in massa dei lavoratori di Clp - che manterranno i livelli di inquadramento e gli scatti di anzianità, col vantaggio di non essere più inquadrati e pagati a giornate ma a tempo pieno - è stato possibile innanzi tutto grazie al mantenimento dell' attività e delle commesse nonostante il Covid, ma anche in virtù dei pensionamenti programmati da Portitalia nei prossimi 18 mesi (complessivamente 40 unità lavorative) e quelli già avviati negli ultimi due anni (una trentina in tutto). La seconda operazione, prosegue la nota, è legata invece all' assunzione nella Compagnia Lavoratori Portuali della Sicilia Occidentale di 81 unità subito e altre 14 nell' arco dei prossimi due anni. In questo caso si tratta di interinali che saranno chiamati per far fronte alle necessità delle aziende che orbitano nel sistema porto. Clp, sottolinea la nota, è una società che garantisce manodopera qualificata alle imprese portuali per far fronte ai picchi di attività stagionali o in particolari giornate in cui sono necessari rinforzi o un maggiore impiego di risorse. A differenza di altri settori in cui si fa ricorso a personale esterno per i cosiddetti extra, per i porti è possibile attingere solo agli elenchi di società specializzate come Clp. In entrambi i casi, il confronto avviato con i sindacati è culminato il 17 settembre scorso con l' approvazione all' unanimità di un accordo, firmato poi il 30 ottobre, che prevede la possibilità per PortItalia di assorbire tutta la forza lavoro di Clp e a quest' ultima società di inserire in organico, con contratti a tempo indeterminato, gli interinali periodicamente impiegati, a condizione che entrambe le iniziative fossero economicamente e finanziariamente sostenibili per entrambe le società. L' accordo - che prevede anche una fase di start up in cui saranno valutati i criteri di sostenibilità economica e la possibilità di prevedere forme di incentivi correlati al raggiungimento dei risultati di carattere economico - ha avuto il via libera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la sua applicazione sarà sottoposta alla vigilanza dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale. "Stiamo rivoluzionando i nostri scali, non solo dal punto di vista della dotazione infrastrutturale e della sistemazione funzionale - commenta il presidente dell' Adsp, Pasqualino Monti - ma anche completando un quadro già in continuo movimento con l' accordo siglato lo scorso ottobre con i sindacati e le conseguenti risposte sull' occupazione. Un risultato concreto, nonostante

il momento di incertezza che attraversiamo, che

Tiscali

Palermo, Termini Imerese

sottolinea le potenzialità del porto nel progettare e realizzare, passo dopo passo, il futuro in cui desideriamo vivere. Il lavoro delle persone è ciò che rende gli investimenti un cambiamento reale". (ITALPRESS). vbo/com 15-Apr-21 14:14.

Port News

Focus

Grandi navi, grandi problemi

di Marco Casale

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

15 Aprile 2021 — Focus

Infrastrutture a rischio collasso

Grandi navi, grandi problemi

di Marco Casale

Troppo grandi per poter navigare senza il minimo rischio di un incidente. Che i nodi del gigantismo navale sarebbero prima o poi venuti al pettine è cosa nota da tempo. L'incidente della Ever Given, bloccatasi di traverso lungo il Canale di Suez per sei giorni, ha soltanto acceso i riflettori su un tema di cui si parla da almeno un decennio.

E' da quando le portacontainer hanno superato la soglia dei 16.000 TEU che si moltiplicano gli interventi di autorevoli esponenti del settore dello shipping. Chi scrive non può non ricordare come l'allora presidente dell'Autorità Portuale di Livorno, Giuliano Gallanti, avesse sollevato il problema più di una volta in occasione di vari convegni o seminari anche internazionali. In un intervento pubblicato su Port News, a maggio del 2018, l' avvocato dei Moli, ricordando le osservazioni di Sergio Bologna, sottolineava la necessità di porre uno stop ai giganti del mare: «I porti - diceva - dovrebbero cominciare a introdurre modelli operativi sostenibili e a porre dei vincoli di accesso a costo di scontrarsi con i loro clienti. In realtà pensano a farsi la guerra, avendo come primo obiettivo il vicino, oppure si lasciano sedurre dalla prospettiva del gigantismo e vogliono diventare mega port . A porre un freno dovrebbero pensarci le autorità di regolazione e la politica, quella europea prima ancora di quella dei singoli Stati». Andando ancora più indietro nel tempo, non si possono non citare le riflessioni preoccupate che l' allora amministratore delegato di TDT, Luca Becce, consegnò a Port News, in una intervista pubblicata nel lontano 2014: «Per lavorare una nave da 22 mila Teu - diceva Becce - servono gru con uno sbraccio di oltre 55 metri. Sono sovrastrutture che arrivano a pesare almeno 2mila tonnellate. Per installare una gru di questo tipo, saremmo costretti - almeno in Italia - a rifare tutte le banchine attualmente esistenti, perché nessuna riuscirebbe a sopportare 2mila tonnellate di peso». Già otto anni fa, insomma, l' entrata in servizio delle navi giganti stava minacciando di mandare in crisi i cicli operativi dei grandi terminal e dell' intera filiera logistica. Oggi il tema si ripropone. Con una importante variazione: a rischiare il collasso non sono solo terminal e porti ma anche i canali navigabili. E, nel caso di Suez, stiamo parlando di una delle più importanti vie di navigazione del mondo. «Le navi hanno raggiunto dimensioni senza precedenti - ha dichiarato un preoccupato Julian Oggel, managing director della Novatug, una delle società di rimorchio più conosciute nel settore -, questi giganti hanno bisogno di acquistare velocità durante la navigazione per poter essere facilmente controllate. La velocità è vitale per le grandi portacontainer, soprattutto se viaggiano controvento. Più speditamente viaggia la nave, meno presa ha il vento su di essa». Nonostante la Ever Given abbia una larghezza di 59 metri, è bastato un angolo di deriva di soli 5° per farle occupare uno spazio trasversale fino a 100 metri. Dato che il canale di Suez ha una sezione navigabile di 150 metri, per Oggel è palese come il gigantismo navale stia forzando i limiti infrastrutturali della via di navigazione. Sulla base degli ultimi dati forniti dalla piattaforma project44, la chiusura temporanea del Canale ha provocato non poche interruzioni nella catena logistica. 1,9 milioni di TEU si trovano ancora in navigazione diretti verso i porti di tutto il mondo. Milioni di container stanno insomma gradualmente raggiungendo i mercati di destinazione dopo aver totalizzato complessivamente 1017 giorni di ritardo. Con i ritardi accumulati lungo le principali rotte, tra cui quella tra Shanghai e Rotterdam - lungo la quale si è arrivati a ritardi medi nei tempi di consegna pari a una settimana - crescono le preoccupazioni circa una possibile nuova

congestione degli hub port internazionali dopo quella verificatasi a fine 2020. 370 mila TEU risultano al momento in rotta verso lo scalo di Singapore, nei pressi del quale ci sono già 83 navi che aspettano di essere "lavorate", per un totale di 300.000 TEU. In Europa, 15 navi per un totale di 196.000 TEU,

raggiungeranno Rotterdam entro la prossima settimana. Si tratta di un carico che andrà a sommarsi a quello delle 85 navi che si trovano in rada, in attesa di entrare nello scalo. Anche New York dovrà presto confrontarsi con l' arrivo di un carico eccezionale di TEU provenienti da Suez, 76.500 per l' esattezza. Sulla rotta tra lo scalo statunitense e quello di Shanghai si sono accumulati a Marzo 8,05 giorni di ritardo nella consegna, mentre tra Shenzhen e Amburgo sono stati cumulati 9,21 giorni di ritardo, 12,92 tra Shenzhen e Newark. La sospensione del Canale di Suez ha messo in allarme il mondo dello shipping. Gli spedizionieri devono essere preparati all' eventualità di altre disruption della catena logistica. Con questi giganti del mare in circolazione, non è affatto sicuro che simili incidenti non si ripetano in futuro. «La crescita dimensionale del naviglio ha raggiunto livelli tali da aver messo sotto pressione le infrastrutture portuali» ha affermato Oggel. «Le grandi portacontainer rappresentano un rischio concreto per i porto e per i canali di navigazione. Sono decisamente troppo grandi».

Ship Mag

Focus

Giovannini: I pilastri della sostenibilità in Italia saranno ferrovie, mobilità green e porti digitali

Roma Il PNRR, sui circa 200 miliardi di euro del Next Generation EU appannaggio dell'Italia, va moltissimo nella direzione della mobilità sostenibile. Il ministero, che avrà circa 50 miliardi di euro, ha fatto scelte molto chiare sul potenziamento del trasporto su ferro, sull'ammodernamento delle flotte del trasporto pubblico locale in senso ecologico, l'investimento sui porti per la digitalizzazione e per la sicurezza delle nostre strade e autostrade. E' quanto ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, intervenendo oggi all'appuntamento: Italia 2021 è tempo di ricostruire, piattaforma di discussione promossa da PwC Italia. Sul tema se la governance del Recovery Plan sarà affidata ai ministeri, Giovannini ha aggiunto: E' in fase di rifinitura perché entro due settimane presenteremo a Bruxelles il piano italiano. I soggetti attuatori dovranno essere monitorati strettamente, non solo sul piano finanziario, ma proprio nella realizzazione, perché altrimenti i fondi della Commissione Europea non arriveranno. Come ministero ci siamo dotati di un sistema di monitoraggio molto forte oltre che di valutazione di impatto delle politiche, che tengono anche conto di elementi trasversali come la questione di genere, l'impatto ambientale e la lotta alle disuguaglianze di territorio. Il Piano ha un investimento senza precedenti a favore del Sud. In merito alla finanza sostenibile, Giovannini ha spiegato di aver creato una Commissione dedicata: La finanza sulla sostenibilità sta procedendo a velocità altissima e vogliamo intercettare quello che il privato sta facendo in giro per il mondo per finanziare l'enorme domanda di finanziamenti per le infrastrutture. Sulla sfida di come declinare i temi della sostenibilità in ottica di ricambio generazionale, il ministro ha chiarito: Grazie al DDL approvato due settimane fa, si sbloccano i concorsi anche per il nostro ministero e avremo la possibilità di assumere 650 figure professionali, anche giovani, con competenze tecniche come ingegneri, economisti, geometri e architetti che porteranno una visione diversa.

Shipping Italy

Focus

Nel 2020 i porti italiani hanno perso 5,9 milioni di tonnellate di carbone: la foto di Assocarboni

Assocarboni, l'Associazione italiana degli Operatori del Carbone presieduta da Andrea Clavarino, ha presentato oggi nel corso dell'Assemblea Ordinaria dei Soci i dati del settore nell'anno 2020. Il carbone si conferma nel mondo il combustibile principale per la produzione elettrica: in particolare, la domanda di carbone si è spostata verso il Sud-est asiatico, area in cui le economie emergenti lo utilizzano per il proprio sviluppo economico e industriale in percentuali molto elevate. Per ciò che riguarda il commercio di carbone via mare, a livello mondiale il 2020 si è chiuso in negativo, con una diminuzione del -10% su base annua (1.157 milioni di tonnellate, rispetto ai 1.292 milioni del 2019). Per la prima volta dopo 10 anni di crescita continua, subisce una battuta d'arresto il trend che negli ultimi 10 anni aveva portato a un aumento del 50% dei volumi. Per quanto riguarda lo steam coal, in particolare, i volumi si sono attestati a 910 milioni di tonnellate (-11% rispetto ai 1.021 milioni del 2019). Il commercio via mare di coking coal nel 2020 ha invece totalizzato 247 milioni di tonnellate (-9% rispetto ai 271 milioni del 2019). Dai dati di Assocarboni, elaborati per l'anno 2020, sono stati delineati in modo dettagliato anche i trend che hanno caratterizzato le importazioni di carbone a livello mondiale. I Paesi che hanno contribuito maggiormente alla crescita delle importazioni, sono stati: Cina, Pakistan e Vietnam. Nell'area mediterranea, sono aumentate le importazioni di Israele, Marocco e Turchia. Le importazioni totali di carbone della Cina per il 2020 hanno raggiunto un volume di 304 milioni di tonnellate, con un aumento dell'1,5% rispetto ai 299,67 milioni importati nel 2019. L'obiettivo iniziale dichiarato dal governo cinese, era quello di mantenere le importazioni in un range compreso tra i 277 e i 299 milioni di tonnellate. La produzione cinese totale di carbone per il 2020 ha raggiunto un volume di 3,84 miliardi di tonnellate (+0,9% rispetto al 2019). La produzione di acciaio grezzo per il 2020 ha raggiunto un risultato record attestandosi a 1,05 miliardi di tonnellate, superando per la prima volta la soglia del miliardo. Nel 2020, le importazioni di carbone in Vietnam hanno continuato una rapida ascesa: il Paese ha infatti importato il 28% in più di carbone su base annua, a seguito di una maggiore domanda di energia a livello nazionale. In particolare, le importazioni totali di carbone hanno raggiunto un volume di 55,8 milioni di tonnellate lo scorso anno, contro i 43,7 milioni del 2019. Si tratta di un risultato davvero notevole, tanto più che i volumi delle importazioni sono comunque stati limitati dalla pandemia di coronavirus e dalle condizioni meteorologiche estreme che hanno caratterizzato in particolare i mesi di ottobre e novembre 2020, quando sul Paese si sono abbattuti i tifoni Molave e Vamco. Anche la produzione di acciaio vietnamita è cresciuta notevolmente, raggiungendo 31,0 milioni di tonnellate nel 2020, con un aumento del 52% rispetto ai 20,4 milioni del 2019. Segnali positivi e un lieve aumento hanno interessato anche le importazioni di carbone termico della Turchia, che nel 2020 hanno registrato un aumento dell'1%, attestandosi a 19,8 milioni di tonnellate rispetto ai 19,6 milioni del 2019. Le importazioni di coking coal hanno mostrato invece un lieve calo, nella misura del -3%, attestandosi a 5,5 milioni di tonnellate rispetto ai 5,7 milioni del 2019. Anche il Marocco nel 2020 ha registrato un aumento del +2% nelle importazioni di carbone termico, raggiungendo un volume di 10,3 milioni di tonnellate rispetto ai 10,1 milioni del 2019 Un aumento ha interessato anche le importazioni di carbone termico di Israele, che nel 2020 si sono attestate a 8,2 milioni di tonnellate, in crescita del 3% rispetto agli 8 milioni del 2019. Infine, in Cile le importazioni di carbone termico nel 2020 hanno registrato un lieve aumento, attestandosi a 10,1 milioni di tonnellate e segnando un +2% rispetto ai 9,9 milioni di tonnellate del 2019. Le esportazioni di carbone termico dell'Indonesia nel 2020 sono diminuite del

13%, raggiungendo un volume di circa 400 milioni di tonnellate, a causa delle restrizioni dovute alla pandemia di coronavirus che ha impattato la domanda globale e tutti i principali Paesi produttori di carbone. L'India è rimasta la principale destinazione per il carbone indonesiano e le esportazioni verso la Cina hanno registrato un aumento del 102% su base annua, a seguito dei divieti di importazione del carbone termico australiano nei porti cinesi. Al di fuori di questi due mercati chiave, tutti gli altri Paesi abituali importatori di carbone indonesiano (come Vietnam, Corea del Sud e Malesia) hanno registrato dei cali nel 2020. Per i prossimi venti anni, il Ministero dell'Energia e delle Risorse Minerarie indonesiano ha programmato un aumento del 21% della produzione di carbone, per un volume di 678 milioni tonnellate, ma questo tonnellaggio aggiuntivo sarà destinato al suo fabbisogno interno, a seguito della scelta di sostenere l'industria e la generazione di energia. Nel 2020 le esportazioni totali di carbone dell'Australia sono diminuite del 7% su base annua, raggiungendo un volume di 369,81 milioni di tonnellate, rispetto ai 396,43 milioni del 2019. In particolare, le esportazioni di carbone termico sono diminuite del 6%, attestandosi a 198,74 milioni di tonnellate (212,48 milioni nel 2019), principalmente a causa del divieto cinese alle importazioni australiane nel quarto trimestre del 2020. Le esportazioni di carbone metallurgico sono invece diminuite nella misura del 7%, attestandosi a 171,08 milioni di tonnellate (183,96 milioni nel 2019), con un calo che ha interessato la maggior parte delle principali destinazioni di esportazione. Le esportazioni di carbone termico e metallurgico della Russia sono aumentate invece di circa l'1% su base annua, raggiungendo un volume di 217 milioni di tonnellate, rispetto ai 215 milioni del 2019. I volumi maggiori sono stati come negli scorsi anni esportati via mare, mentre circa 24 milioni di tonnellate di carbone sono state esportate su rotaia, principalmente destinate a Cina e Europa. La produzione di carbone russa nel 2020, è invece diminuita del 9% attestandosi a 401,4 milioni di tonnellate. A proposito delle stime per il 2021, secondo Assocarboni si sta assistendo a una forte ascesa dei prezzi del carbone termico e metallurgico, guidata dalla forte ripresa dell'economia e dalle aspettative di uscita dalla pandemia. Il commercio via mare tornerà a crescere: già per la fine del 2021 si attende un aumento del 5% dei volumi scambiati, con un dato totale finale di 1210 milioni di tonnellate. In particolare, il carbone termico dovrebbe attestarsi a 947 milioni di tonnellate (+4% rispetto ai 910 milioni del 2020) e il carbone metallurgico a 263 milioni di tonnellate (+6% rispetto ai 247 milioni del 2020). Un focus particolare merita l'Italia che nel 2020 ha registrato una diminuzione sia delle importazioni di carbone da vapore, a quota 5,3 milioni di tonnellate (-29% rispetto ai 7,5 milioni di tonnellate del 2019), sia delle importazioni di carbone metallurgico e PCI, che hanno raggiunto un volume di 2,35 milioni di tonnellate, con una diminuzione del 22% rispetto ai 3 milioni del 2019. Il phaseout del carbone dovrà essere progressivo nel tempo e strettamente connesso agli interventi strutturali riguardanti sia capacità produttive sostitutive, sia i sistemi di trasmissione, di distribuzione e di stoccaggio dell'energia. Per Assocarboni il phaseout delle centrali italiane a carbone al 2025, in particolare, in un mondo che continuerà comunque a produrre energia elettrica dal carbone, porterà benefici modesti alla riduzione dei cambiamenti climatici, in quanto le emissioni di CO_2 delle centrali a carbone italiane rappresentano lo 0,04% delle emissioni mondiali. I giganti dell'Asia continentale, India e Cina, ma anche altre economie asiatiche come la Corea del Sud, il Giappone e Taiwan, hanno sempre fondato sul carbone i rispettivi piani energetici nazionali e continuano a pianificare espansioni a carbone utilizzando le migliori tecnologie oggi disponibili. La Germania, Paese che ha sempre utilizzato altissime percentuali di carbone a copertura del fabbisogno energetico nazionale, si prepara a un'uscita dal carbone, ma su un orizzonte temporale più ampio: nei prossimi vent'anni, infatti, verranno gradualmente chiusi gli impianti più datati, mentre le centrali più efficienti resteranno ancora in funzione, con le ultime dismissioni previste entro il 2038. Tutto questo avrà comunque un costo non indifferente, stimato in 40 miliardi di euro di aiuti federali per compensare la perdita di circa ventimila posti di lavoro e favorire la riconversione degli impianti, più compensazioni da definire per gli operatori elettrici che dovranno dismettere gli impianti. In conclusione, riteniamo che il Sistema Elettrico Italiano

debba aumentare la quota di rinnovabili rispetto all'attuale e auspichiamo che il Paese possa affrontare correttamente le graduali modalità di chiusura delle centrali così come è già stato previsto in altri Paesi europei si legge nella nota di Assocarboni, associazione che rappresenta oltre 40 aziende fra produttori di energia elettrica, importatori,

rappresentanti di società estere, commercianti, utilizzatori, cementifici, acciaierie, spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti, surveyors, società di ingegneria, costruttori di impianti per la movimentazione e l'utilizzo del carbone.