



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti**  
**martedì, 23 marzo 2021**



## Prime Pagine

23/03/2021	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 23/03/2021	7
23/03/2021	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 23/03/2021	8
23/03/2021	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 23/03/2021	9
23/03/2021	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 23/03/2021	10
23/03/2021	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 23/03/2021	11
23/03/2021	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 23/03/2021	12
23/03/2021	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 23/03/2021	13
23/03/2021	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 23/03/2021	14
23/03/2021	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 23/03/2021	15
23/03/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 23/03/2021	16
23/03/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 23/03/2021	17
23/03/2021	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 23/03/2021	18
23/03/2021	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 23/03/2021	19
23/03/2021	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 23/03/2021	20
23/03/2021	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 23/03/2021	21
23/03/2021	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 23/03/2021	22
23/03/2021	<b>MF</b> Prima pagina del 23/03/2021	23

## Trieste

23/03/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 25 Corteo dei portuali nel 2015 Nove lavoratori a processo	<i>ELISA COLONI</i> 24
23/03/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 28 Si implementi la scelta green	25
23/03/2021	<b>Il Piccolo (ed. Gorizia)</b> Pagina 24 Tutti i nodi di Portorosega nel vertice con D' Agostino	<i>GIULIO GARAU</i> 26

23/03/2021	<b>Il Piccolo (ed. Gorizia)</b> Pagina 24	GIULIO GARAU	28
	Il dem Moretti «Ricollocare quei fondi dell' escavo»		
22/03/2021	<b>Ship Mag</b>		29
	Arrivata sabato la prima nave RO-RO alla Piattaforma Logistica di Trieste		

## Venezia

23/03/2021	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 30	ORMEGGIATORI VENEZIA	30
	La colletta dei Vip per i No navi è un colpo al cuore		
23/03/2021	<b>Il Gazzettino</b> Pagina 35	ELISIO TREVISAN	31
	A rilento lo scavo dei canali L' allarme degli operatori		

## Savona, Vado

23/03/2021	<b>La Stampa (ed. Savona)</b> Pagina 46		33
	Costa Crociere, scatta l' ennesimo rinvio si ripartirà il 1° maggio		

## Genova, Voltri

23/03/2021	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 4		34
	Porto, prove di dialogo Bucci convoca il 29 i sindacati dei trasporti		
22/03/2021	<b>FerPress</b>		35
	Comune Genova: via libera al documento di Pianificazione strategica dell' Autorità di sistema portuale Mar Ligure Occidentale.		
22/03/2021	<b>Genova Post</b>	Fabio Canessa	37
	Caos autostrade, Spediporto: "Danni incalcolabili, Genova sarà bollino nero per 10 anni"		
22/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	38
	Zona logistica semplificata per porto e retroporto di Genova		
22/03/2021	<b>Tele Genova</b>		39
	Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto di Genova		
22/03/2021	<b>Il Nautilus</b>	Redazione	40
	DOMANI, MARTEDI' 23, CONFERENZA STAMPA DI PRESENTAZIONE 5° EDIZIONE GENOVA SHIPPING WEEK		

## La Spezia

23/03/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 20	LAURA IVANI	41
	Tir in coda al porto «Serve un terminal a Santo Stefano Magra»		
23/03/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 20	L.IV.L.IV.	42
	Pasqua senza crociere Rinvio di un mese l' arrivo della Smeralda		

## Marina di Carrara

23/03/2021	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 34		43
	Nca, ampliamento da 40 milioni di euro L' espansione di Giovanni Costantino		
23/03/2021	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 34		45
	Piano regolatore del porto, al via il progetto Affidato lo studio paesaggistico a Mauro Ciampa		

## Livorno

23/03/2021	<b>Il Tirreno</b> Pagina 9	ANDREA ROCCHI	46
	«Guerre senza senso a Livorno e il suo porto servono collegamenti»		

23/03/2021	<b>Il Tirreno</b> Pagina 18	48
<hr/>		
23/03/2021	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 51	49
<hr/>		
22/03/2021	<b>Ansa</b>	50
<hr/>		
22/03/2021	<b>Corriere Marittimo</b>	51
<hr/>		
22/03/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	52
<hr/>		
22/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i>	53
<hr/>		
22/03/2021	<b>Port News</b> <i>di Redazione Port News</i>	54
<hr/>		
22/03/2021	<b>Ship Mag</b>	55
<hr/>		
22/03/2021	<b>FerPress</b>	56
<hr/>		

## Piombino, Isola d' Elba

23/03/2021	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 16	59
<hr/>		

## Brindisi

23/03/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)</b> Pagina 33	60
<hr/>		
23/03/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 8	61
<hr/>		

## Manfredonia

23/03/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)</b> Pagina 28	63
<hr/>		
23/03/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)</b> Pagina 32	65
<hr/>		
23/03/2021	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)</b> Pagina 32	67
<hr/>		

## Olbia Golfo Aranci

23/03/2021	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 19	68
<hr/>		

## Cagliari

23/03/2021	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 19	69
<hr/>		

23/03/2021	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 42		70
<hr/>			
23/03/2021	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 29	<i>DI LAMBERTO CUGUDDA</i>	71
<hr/>			
Arbatax, la replica: «Collegamenti saltati per il maltempo»			

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

23/03/2021	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 22		72
<hr/>			
Slitta il dibattito in Aula su waterfront e Fiera Prima le "surroghe"			

## Augusta

22/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	73
<hr/>			
Sea Watch 3 sottoposta a fermo amministrativo			
22/03/2021	<b>Shipping Italy</b>		74
<hr/>			
La Guardia Costiera ferma la Sea Watch 3 ad Augusta			

## Trapani

23/03/2021	<b>Giornale di Sicilia (ed. Agrigento)</b> Pagina 13		75
<hr/>			
Porto, sarà l' Osp a gestire i servizi a terra dello scalo			
22/03/2021	<b>Ansa</b>		76
<hr/>			
Porti: a Osp srl la gestione dei servizi a terra a Trapani			
22/03/2021	<b>AudioPress</b>	<i>Audiopress</i>	77
<hr/>			
Porti, alla Osp la gestione dei servizi di terra dello scalo di Trapani			
22/03/2021	<b>Italtpress</b>		78
<hr/>			
Porti, alla Osp la gestione dei servizi di terra dello scalo di Trapani			
22/03/2021	<b>Il Nautilus</b>	<i>Redazione</i>	79
<hr/>			
Trapani: alla Osp srl la gestione dei servizi di terra dell' area portuale			
22/03/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		80
<hr/>			
Trapani, a Operazioni e Servizi Portuali la gestione delle attività di terra			

## Focus

23/03/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 20	<i>Raoul de Forcade</i>	81
<hr/>			
Noli dei container, industria in allarme per il caro prezzi			
23/03/2021	<b>Il Giornale</b> Pagina 25		82
<hr/>			
«Più aiuti agli armatori» per il rinnovo delle navi			
22/03/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		83
<hr/>			
Vaccini, Ics: "La mancanza di accesso per i marittimi sta diventando un campo minato legale"			
22/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	85
<hr/>			
ICS: un "campo minato" le vaccinazioni ai marittimi			
22/03/2021	<b>Sea Reporter</b>		87
<hr/>			
Vaccinazione dei marittimi: potrebbe diventare un requisito obbligatorio per il lavoro in mare			
22/03/2021	<b>Ship Mag</b>		89
<hr/>			
ICS: Senza vaccini ai marittimi, in arrivo una tempesta perfetta per armatori e supply chain mondiale			
22/03/2021	<b>Shipping Italy</b>		91
<hr/>			
Il vaccino obbligatorio per i marittimi crea grandi rischi per armatori e forniture globali			

22/03/2021	<b>AgenziaViaggi</b>	<i>da Claudia Ceci</i>	92
<hr/>			
22/03/2021	<b>Ansa</b>		93
<hr/>			
22/03/2021	<b>Informare</b>		94
<hr/>			
22/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	95
<hr/>			
22/03/2021	<b>Ship Mag</b>		96
<hr/>			
22/03/2021	<b>Shipping Italy</b>		97
<hr/>			

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



**Il Corriere con Radio Italia**  
**Negramaro: voglia di band**  
**Vince lo stare insieme**  
di **Andrea Laffranchi** alle pagine 36 e 37



**Giovedì gratis**  
**Cosa chiedere al medico**  
una guida ai diritti e ai doveri



Equilibri da ritrovare

## IL RITORNO (UTILE) DEGLI USA

di **Angelo Panebianco**

**I**l presidente degli Stati Uniti Joe Biden ha dato dell'assassino al capo della Russia Vladimir Putin e la cosa ha fatto, ovviamente, un grande rumore. In base agli usi vigenti sono due casi in cui si può comprendere perché chi governa una grande potenza abbia deciso di dare pubblicamente dell'assassino a un capo di governo straniero. Può essere, in primo luogo, che questo capo di governo sia il ferocissimo dittatore di un piccolo Paese.

Accusarlo di essere un assassino equivale allora a un avvertimento: non darmi ancora fastidio o la pagherai cara. Il secondo caso è quello in cui il capo di governo straniero guidi un'altra grande potenza e chi gli ha dato dell'assassino si appresti a dichiarargli guerra. Ma se la guerra è esclusa — come, fortunatamente, lo è al momento fra Stati Uniti e Russia — allora la scelta di bollare con la parola «assassino» il capo di governo di un'altra grande potenza non è immediatamente decifrabile (come ha osservato Sergio Romano, *Corriere* del 19 marzo). Facilmente, infatti, le due potenze si troveranno in futuro impegnate in negoziati su temi di interesse comune.

Può essere che si renda anche necessario qualche incontro fra i due capi di governo: come si può pubblicamente stringere la mano a uno al quale, altrettanto pubblicamente, si è dato dell'assassino?

continua a pagina 24

Preoccupano i ritardi, soprattutto sugli anziani. Draghi: i governatori seguano le direttive nazionali

## Vaccini, richiamo alle Regioni

Caos in Lombardia, salta il vertice della società che gestiva le prenotazioni

ALESSANDRO SETTE

### «L'immunità dopo il contagio dura otto mesi»

di **Adriana Bazzi**

**I**l virus, le varianti, le difese immunitarie e l'efficacia dei vaccini. Risponde l'immunologo Alessandro Sette, negli Usa da 20 anni e direttore del dipartimento sui vaccini a San Diego, in California. «Dopo l'infezione siamo immuni almeno 8 mesi, con il vaccino di più».

a pagina 8

GIANNELLI



Piano vaccini, Draghi sferza le Regioni perché seguano le direttive nazionali e il generale Figliuolo annuncia che in 24 ore verrà distribuito un milione di dosi Pfizer. La Lombardia cambia tutto. Dagli Usa ok ad AstraZeneca.

da pagina 2 a pagina 11

LA BUROCRAZIA E LA GIUNTA DI FONTANA

### La reputazione perduta

di **Giorgio Schiavi**

**C'**era un'immagine fino a ieri associata alla Lombardia: pratica, solida, efficiente. Non c'è più. La pandemia l'ha sfigurata. Davanti a migliaia di anziani delusi e sofferenti in attesa del vaccino è difficile riconoscere la regione più dinamica d'Italia, il motore del fare, la locomotiva che dovrebbe trainare il Paese.

continua a pagina 6

CELEBRAZIONI

LA COLLANA DEL CORRIERE

**L'«Inferno» oggi in edicola e la staffetta per il Dantedì**

di **Jessica Chia**



**D**oggi in edicola con il *Corriere* una nuova collana dedicata a Dante. Diciotto volumi in collaborazione con Salerno Editrice a 7,90 euro più il prezzo del quotidiano. Si comincia con l'«Inferno», alle pagine 32 e 33 **Vecchi**

### La storia Un amico le iniettò la droga. Tra le accuse anche l'omicidio



Francesca Manfredi, 24 anni, trovata ad agosto senza vita nella vasca da bagno di casa sua a Brescia, dopo un mix di alcol e droga

### Francesca morta al primo buco Sei gli arresti per l'overdose

di **Giulio Fasano**

**U**ccisa dalla sua prima dose di eroina che le ha iniettato un amico. Francesca Manfredi, 24 anni, è morta così, lo scorso agosto, trovata nella vasca da bagno di casa, a Brescia. Ieri 6 arresti, tra le accuse quella di omicidio preterintenzionale.

a pagina 18

UE, GB E USA SUGLI UIGURI PECHINO REPLICA

### Diritti umani, l'Occidente contro la Cina: raffica di sanzioni

di **Guido Santevecchi**

**L'**Unione europea sanziona la Cina per la repressione degli uiguri. È la prima volta dai tempi del massacro di Piazza Tienanmen, nel 1989, Pechino replica mettendo nella lista nera politici e accademici europei.

a pagina 17

«RISPETTO LETTA, PERSONA DI VALORE»

### Meloni sul governo: non vedo passi avanti

di **Paola Di Caro**

**G**iorgia Meloni, leader di Fdi: «Sul governo non vedo passi avanti». Letta? «Persona di valore».

a pagina 15

### IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

**A**mmettiamo, fino a prova contraria, che il senatore Morra sia vittima di uno scandalo di panna montata. Ammettiamo cioè che il presidente dell'Antimafia non si sia avventato verbalmente contro un direttore sanitario di Cosenza, sventolando con fare minaccioso i suoi titoli e la sua scorta, e che comunque non lo abbia fatto per perorare la vaccinazione degli anziani zii di sua moglie, come sostiene l'agguerrito, ma per tutelare il diritto a essere vaccinati di tutti gli ultratottogenari del collegio che lo ha eletto in Parlamento. Però Morra dovrà convenire che quella panna — il sospetto come anticamera della verità — è stata fomentata per anni dalla cultura a cui egli appartiene. Si tratta di una visione maramaldesca del mondo che preesiste ai Cinquestelle

### Il boomerang di Morra

(basti ricordare chi insinuava maldicenze su Falcone), ma che il movimento di cui Morra ha fatto parte fino a poche settimane fa ha preteso di elevare a modello di lotta politica e quasi a stile di vita.

Gli scandali esistono, ma vederli ovunque e ancora prima che vengano accertati, al solo scopo di abbattere l'avversario, equivale a non distinguere più quelli falsi dai veri. Facendo passare il principio percolosissimo che per chiunque sia investito di un ruolo potenzialmente privilegiato debba sussistere un pregiudizio di colpevolezza. Morra si è ripreso in fronte un boomerang che aveva contribuito a lanciare e chi oggi gli chiede di dimettersi sta ponendo le condizioni per fare, un giorno, la sua stessa fine.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## BLINDARTE

WWW.BLINDARTE.COM

**SELEZIONE OPERE ASTE 25 E 27 MAGGIO E ASTE ONLINE A TEMPO**

info@blindarte.com

081 2395261 (sede Napoli)

02 36565440 (sede Milano)

Abraham Bruegel  
Tripudio di fiori e frutta, olio su tela  
Aggiudicato il 7 dicembre 2020  
nell'asta di dipinti antichi

**BLINDHOUSE**  
CUSTODIA VALORI E BENI DAL 1979

**ASTE ONLINE A TEMPO IN CORSO**  
WWW.BLINDARTE.COM

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 CD Milano 9 7711 20 498069 10323



**Eni-Nigeria: l'assoluzione di Descalzi & C. aveva una piccola falla: i mediatori erano stati condannati. Ora il Pg provvede a colmarla: "Assolvete anche loro"**



Martedì 23 marzo 2021 - Anno 13 - n° 81  
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

**CAPOGRUPPO IN GUERRA**  
**Marcucci rompe con Letta: i Renzi boys ammutinati**

● MARRA A PAG. 6

**LE REGIONI IN RITARDO**  
**Figliuolo: "1 mln di dosi da Pfizer" Ma per ora è flop**

● PACELLI E RONCHETTI A PAG. 3

**IERI LA PRIMA VOLTA**  
**Amazon, appello ai consumatori: però si sciopera**

● ROTUNNO A PAG. 12

**RISCHIO-COMMISSARIO**  
**Foggia, il sindaco leghista nella rete dei mafiosi locali**

● CASULA A PAG. 11

» COTTARELLI, GOZI&C.  
**La Corazzata Potëmkin dei "riformisti"**

» Tommaso Rodano  
**L**a "maratona riformista" lanciata domenica da Marco Bentivoglio è un'esperienza surreale. Una corsa sbilenco; una staffetta improbabile in cui ognuno va per conto suo. Ai nastri di partenza i rappresentanti di una galassia numerosa ma asfittica, mai abbastanza sottovalutata: dem moderati, italoviventi, europeisti, ex montiani, ex socialisti, ex radicali, ex di tutto e di più.  
 SEGUE A PAG. 13



**ACCUSE E DENUNCE** La ex colf e la ex assistente parlamentare  
**"Maltrattate e mal pagate"**  
**Donne contro la Boldrini**

■ Le testimonianze di due ex dipendenti della parlamentare del Pd: un contenzioso di tremila euro, lo smart working negato, i "capricci assurdi" e la sveglia anche di notte



● SELVAGGIA LUCARELLI A PAG. 16

**VACCINI** FONTANA CACCIA IL CDA DI ARIA, MA NON L'AD LEGHISTA  
**Salvini salva l'uomo dei disastri lombardi**



**GLI ETERNI INTOCCABILI**  
 LO SGVERNATORE DÀ NUMERI FASULLI. MATTEO SMENTITO DA POSTE: "NON SEGUIREMO GLI OVER 80". E I MINISTRI LUMBARDI ZITTI

● BARBACETTO, SPARACIARI A PAG. 2-3

**PARLA SVEVA CASATI MODIGNANI**  
**"Fontana&Moratti se ne vadano Rideteci il parafulmine Gallera"**

● CAPOREALE A PAG. 5

- LE NOSTRE FIRME**
- Padellaro Obbligare i sanitari a pag. 6
  - Davigo Il Carnevale di Ermini a pag. 17
  - Fini L'anno nero della scienza a pag. 9
  - Lerner Lombardia caso nazionale a pag. 5
  - Scanzi Draghi e gli aiuti a Salvini a pag. 9
  - Ferri Voltgabanna, che fare a pag. 9

**OGGI IL VOTO IN ISRAELE**  
**"Bibi" si prepara a vincere: peserà la variabile Lapid**

● SCUTO E UN COMMENTO DI DAVID ASSAEL A PAG. 15

**DA CIABATTI A BRUCK**  
**Strega, i nostri voti alla nuova sporca dozzina**

● A PAG. 18

**La cattiveria**  
 Due senatori di Italia Viva rientrano nel Pd. È il remake de "L'esorcista"  
 WWW.FORUM.SPINOZA.IT

**Sallusti uno di noi**

» Marco Travaglio

Premio Riflessi Pronti 2021 ad Alessandro Sallusti, che mette il naso fuori e titola: **"Brutta Aria in Lombardia"** (bat-tuta sull'agenzia regionale omonima). Denuncia persino i "disagi sulla vaccinazione" e, parlando con pardon, il "caos nelle prenotazioni". Figurarsi se noi, scrivendo queste cose da un anno, possiamo dissentire: benvenuto fra noi. Purché tragga dalla tardiva ma lucida analisi le conclusioni che ne trarrebbe pure un bambino ritardato: i responsabili si chiamano Fontana, Moratti, Bertolaso e gli altri assessori e dirigenti. Che non sono piovuti lì per caso. Sono stati scelti da Lega, FI e PD nel famoso "modello Lombardia" che tutto il mondo ci invidia. E che per 13 mesi ha cambiato assessori, manager e commissari, ma non il prodotto. Zero sanificazione al pronto soccorso di Alzano, niente zona rossa in val Seriana, infetti nelle Rsa, sprechi al Fiera Hospital, camici del cognato di Fontana con soldi tra Bahamas e Svizzera, gallerate di Gallera e degli altri ancora al loro posto, *lockdown* a gennaio per i dati sbalati, vaccini antinfluenzali fantasma, regali ai privati e ogni volta scaricabarile su Roma ladrona.

Il 27 febbraio 2020 il Fatto, in beata solitudine, titolava "Fontanavirus". Il 3 marzo "Lombardia e Lazio, sanità colabrodo". Il 22 "Lombardia fuori controllo". Il 26 "Regione Lombardia, 110 errori sul virus". Il 28 "Dimettono anche chi è contagioso". Il 15 aprile "Commissariare Lombardia e Piemonte". Appena incrociavamo Sallusti o un suo clone in tv, ci davano degli "odiatori del lombard" e degli "socialisti sui morti" (no). Persino De Bertoli gridava al "sentimento anti-lombardo", come se i lombardi non dovessero temere i serial killer che li governano, ma chi li critica. I giornalisti magnificavano la supercompetenza di noti collezionisti di fiaschi come Bertolaso&Moratti. E cercavano gli incapaci altrove: negli oratori serotini di Conte, tra le siringhe e le primule di Arcuri, sugli Spelacchio e nelle buche della Raggi, nel curriculum del bitobito Di Maio, nella bloccaprescrizione di Bonafede, nei banchi a rotelle della Azollina, nel Sussidistan del reddito di cittadinanza e del bonus ai poveri. E nascondevano quel monumento al latrocinio e all'incapacità che è il forza-leghismo lombardo. Fino a riportarne i mandanti al governo travestiti da Migliori. Ora tutti scoprono il disastro. Persino Sallusti. Che però non si rassegna: governano Fontana, Moratti e Bertolaso, ma la colpa è di "qualcuno", "invidioso e geloso" (ma di che?), "gioca sporco nell'ombra": "sabotatori interni" che vanno stanati "subito", di "qualunque parte politica" siano. Siccome arriva sempre un anno in ritardo, se vuole risparmiare tempo e fatica ci faccia un fischio: i nomi glieli diamo noi. Gratis.







# il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



MARTEDÌ 23 MARZO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 69 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
ISSN 1120-4071 | Giornale (ed. nazionale)

## CAOS VACCINI

# GUERRA SUI FURBETTI

*Un milione di dosi in arrivo oggi, ma la battaglia politica è su chi salta la fila. Dopo Scanzi, bufera sul grillino Morra*

## RIVOLUZIONE LOMBARDIA: AZZERATI I VERTICI DI ARIA

Dopo il caos in Lombardia con le vaccinazioni saltate a causa dei disagi nelle prenotazioni, il governatore Fontana azzererà i vertici della società Aria. Intanto il generale Figliuolo garantisce alle Regioni un milione di dosi Pfizer entro oggi. Blitz al centro vaccinale, bufera sul grillino Morra in Calabria.

servizi da pagina 2 a pagina 7

### ANCHE NEI VACCINI UNO NON VALE UNO

di **Alessandro Sallusti**

Come noto, il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha aspettato pazientemente il suo turno di vaccinazione senza saltare la fila. Onore al presidente, anche se personalmente penso che il comandante in capo di un Paese debba essere messo in salvo prima degli ufficiali e dei soldati, non in quanto privilegiato, ma perché il destino di tutti i cittadini è nelle sue mani. E lo stesso direi per tutti quei politici e amministratori dai quali dipendono scelte decisive per il buon esito della guerra al Covid.

Uno non vale uno, lo hanno capito anche i grillini che sulla bufala «uno vale uno» avevano costruito buona parte del loro successo elettorale del 2018. Detto questo, quasi ogni giorno siamo alle prese con casi di «furbetti del vaccino», persone cioè che attraverso vari stratagemmi ottengono la vaccinazione prima di altri aventi diritto. Anche qui non farei di tutta l'erba un fascio e provo a spiegarli.

Di «furbetti» ne esistono di varie categorie. La prima è quella dei «narcisisti compulsivi» tipo Andrea Scanzi, il giornalista del *Fatto Quotidiano* che pur di apparire sui giornali e fare parlare di sé ha ben pensato di rendere lui stesso nota - con spiegazioni assai traballanti - l'avvenuta furbata. Poi c'è la categoria dei «lei non sa chi sono io» rappresentata da Nicola Morra, presidente Cinque Stelle della commissione Antimafia, che ha fatto irruzione con la sua scorta nell'ambulatorio di Co-senza insultando i medici (uno, spaventato, ha avuto anche avuto sintomi di infarto), che a suo dire erano incapaci di vaccinare gli anziani, suoi parenti compresi.

Infine c'è il «furbetto per necessità», colui cioè che avrebbe diritto per età o patologie alla dose, ma che - non ottenendola - si arrangia per vie traverse in una sorta di legittima difesa dall'incapacità dello Stato.

Morale: la prima categoria - a mio avviso - avrebbe semplicemente bisogno di un buon analista o, nei casi più gravi, di uno psichiatra; la seconda dovrebbe cercare un bravo avvocato, perché l'abuso di potere è tra i reati più odiosi; beati invece i rappresentanti della terza, che sono riusciti a mettere insieme il diavolo (il salto di fila) con l'acqua santa (il vaccino) e per questo andrebbero assolti. Ma vuoi vedere che, essendo in Italia, i Morra la faranno franca e il vecchietto sveglio, prima o poi, finirà nei guai e sottoposto alla pubblica gogna? Perché da sempre, per la nostra giustizia «uno non vale uno».

### LAMPEDUSA SOTTO ASSEDIO

## Sbarchi selvaggi, processo alle Ong E i cittadini chiedono i danni

Chiara Giannini

Anni di disagi, di lotte per veder valere i loro diritti, di proteste non ascoltate e ora i cittadini di Lampedusa hanno deciso di dire «basta» e di agire legalmente, tanto che si costituiranno parte civile nel processo che vedrà coinvolte 21 persone di tre diverse Ong, ovvero Jugend Rettet, Medici senza frontiere e Save the children, indagate nell'ambito dell'inchiesta sulla nave Luventa, sotto sequestro nel porto di della città siciliana dal 2017.

con Biloslavo a pagina 14

### INVASIONE ORGANIZZATA

Una nave della Ong spagnola Open Arms in azione al largo di Lampedusa



### VINCE CHI NON PAGA

## Blocco sfratti, rivolta dei proprietari

Fermato l'emendamento che divide i morosi post Covid dagli altri

Paolo Bracalini

Migliaia di italiani che hanno la sventura di aver affittato casa a inquilini che non pagano più l'affitto, stanno di fatto subendo un esproprio del loro immobile ormai da oltre un anno, grazie al blocco degli sfratti. L'ultima proroga, infilata di soppiatto dal precedente governo nel decreto Milleproroghe tra Natale e capodanno, ha spostato il termine dell'esproprio al 30 giugno 2021.

con De Francesco a pagina 10

### CHIESTE ALTRE ASSOLUZIONI

## Eni, ora le toghe litigano «Dal grande accusatore calunnie contro Scaroni»

Fazzo a pagina 13

### La lettera

Caro ministro, sono un delatore e ti svelo che...

di **Anonimo**

Caro Ministro Orlando, ho appreso con grande interesse della sua meritoria iniziativa di lanciare piattaforme per denunce anonime contro chi viola le regole delle pari opportunità. Era ora che qualcuno si decidesse a intraprendere con coerenza iniziative concrete contro la discriminazione delle donne!

Ecco perché ho deciso, in attesa che gli strumenti tecnologici da lei annunciati entrino in funzione, di approfittare dell'ospitalità del Giornale per lanciare subito una denuncia, naturalmente in forma anonima che, come dice lei ministro, non è delazione. C'è un uomo molto potente che ha soffiato il posto che occupa a donne molto qualificate. Non solo: le colleghe gli avevano chiesto almeno di rinunciare alla posizione di vice capo dell'organizzazione di cui fa parte e lasciarlo a una donna. Nella stessa situazione, una sua collega era stata spinta a mollare uno dei due incarichi. E lui niente: finché non si è dimesso il capo, è rimasto attaccato alla poltrona.

Va detto che l'intera organizzazione di cui fa parte che, lo svelo, è un partito politico, è estremamente maschilista. Pensi che alle elezioni del 2018 avevano ideato un modo per mettere donne in lista ma facendo poi in modo che lasciassero il posto agli uomini. Nel partito militano tante donne ma praticamente nessuna ha avuto incarichi di vertice in tutto il periodo in cui questa persona è stato vice segretario.

E ora vorrebbero dar loro spazio non guardando ai meriti, ma solo per una questione di immagine. Ma finalmente posso denunciare un delatore responsabile: si chiama Andrea Orlando, tuttora capo corrente del partito in questione. Ministro mi aiuti a non fargliela passare liscia!

testo raccolto da **Giuseppe Marino**

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONALE), IL SOSTO NON SI AZZERANO NEI CENTRI URBANI

### GIUSEPPE «HEALTHY», INFLUENCER IN ASCESA

## Il ragazzo tutto casa e dieta che batte la Ferragni sui social

Valeria Braghieri

La Ferragni e l'anti-Ferragni. Lei è l'unica bionda che è riuscita a costruirsi meglio della Barbie. Lui si è smontato e rimontato da solo, tra anoressia e bulimia, depressione e umiliazioni. Giuseppe «Healthy», 18 anni, dispensa consigli di alimentazione e i suoi follower crescono più di un influencer.

a pagina 20

### SPEDIZIONI BLOCCATE, DISAGI E PROTESTE

## Primo sciopero ferma Amazon Italiani in tilt senza pacchi

Francesca De Martino

Migliaia di pacchi fermi per un giorno intero nei depositi, in pochi disponibili a consegnarli. Furgoni e tir in coda all'esterno dei centri logistici di Amazon, forze dell'ordine a gestire il traffico. Il primo sciopero italiano di Amazon tocca il 90% dell'adesione tra i lavoratori e manda in crisi un sistema.

a pagina 20

**PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CRATIVO UMORE?**

Dalla ricerca scientifica nasce

**LAILA**

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

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



# IL GIORNO

MARTEDÌ 23 marzo 2021  
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



Da un anno viveva e lavorava nel Milanese

## Caduta sul Grignone Muore il giovane nipote di Messina Denaro

De Salvo e Pellegatta in Lombardia



Como, considerato un dissidente

## In fuga da Putin Estradato il magnate russo

Pioppi in Lombardia



# Draghi accelera, oggi un milione di dosi

Massiccia fornitura di Pfizer alle Regioni che lamentavano la mancanza di siero. Caos Lombardia, cadono le prime teste. Altolà dei medici ai farmacisti: non possono vaccinare senza di noi. AstraZeneca promosso in America: sicuro ed efficace

Servizi  
da p. 8 a p. 11

Quelle braccia incrociate

## Diritti, tasse e tecnologia La sfida di oggi

Pierfrancesco De Robertis

**I**l primo sciopero dei lavoratori di Amazon è un fatto epocale. Come il primo sciopero generale in Italia, Sardegna 1904 indetto perché l'esercito aveva sparato contro i minatori che protestavano, oppure gli scioperi dell'autunno rosso del 1919. Adesso come allora siamo di fronte non a una vertenza pur importante, ma un mutamento di modello produttivo, ennesima rivoluzione industriale che rimescola quanto era stato scritto finora nel rapporto tra imprese, lavoratori e politica. E il fatto che di fronte ai lavoratori di Amazon scesi in piazza la politica si trincerò dietro generiche frasi di circostanza testimonia la fase di smarrimento che stiamo vivendo.

Continua a pagina 2

## I LAVORATORI AMAZON PROTESTANO IN TUTTA ITALIA, MAI SUCCESSO GUERRA DI CIFRE SULLE ADESIONI, MA IL MODELLO ORA È IN DISCUSSIONE

A. Bonzi, Marin e Gianni alle pagine 3 e 5



DALLE CITTÀ

"Ghisopoli" a Milano

## Il sistema di potere dell'agente Cobelli In coda per favori e multe stracciate

Palma nelle Cronache

Milano

## Periti contro il Pat «Incompetenza e improvvisazione»

Giorgi nelle Cronache

Miradolo Terme

## Accoltellata dalla figlia È stata dimessa

Zanette nelle Cronache



L'ex di Rifondazione: un'operazione di palazzo

## Bertinotti bocchia Letta «Non ha nulla di sinistra»

G. Rossi a pagina 7



Come cambia la classifica degli influencer

## La Ferragni perde colpi Ai social piace chi cucina

Ponchia a pagina 14

**SECURITY 60®**  
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

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

ANCHE IN ACCIAIO INOX

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

www.security60.it      www.tecnometalsystem.it







# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXX-N° 81 ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 456 - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 23 Marzo 2021 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A ISCHIA E PROCIDA: "IL MATTINO" - "IL BIGFARI", EURO 120

**Il premio Strega, 7 scrittrici nella dozzina Ciabatti e Trevi i superfavoriti**  
Generoso Picone a pag. 14



**Dopo la Roma Ora DeLa twitta: «Bravo Gattuso» Ma Rino andrà via**  
Pino Taormina a pag. 16



**La violenza Usa, le stragi dimenticate: 521 vittime in un anno**  
Flavio Pompetti a pag. 12



## Regionalismo ko LA SANITÀ ALLO STATO ANCHE DOPO IL COVID

Alessandro Campi

«Lo Stato c'è e ci sarà». Sempre e sempre più. Sono parole di Mario Draghi, pronunciate a Bergamo nei giorni scorsi, durante la toccante cerimonia per l'istituzione, voluta dal Parlamento, della Giornata nazionale in ricordo delle vittime del Covid, che sarà celebrata il 18 marzo di ogni anno. Parole tutt'altro che di circostanza. Esse sono infatti suonate come un pubblico e solenne impegno: a non dimenticare il sacrificio di molti italiani e il dolore delle loro famiglie; a approfondire ogni sforzo (e tutte le risorse necessarie) per contrastare la pandemia e i suoi rovinosi effetti economici e sociali. *Continua a pag. 35*

## Napoli, boom di rinunce: il centro vaccinale resta deserto



## «No Vax» e «Si Vax» DOVE FINISCE LA LIBERTÀ DI SCEGLIERE

Domenico Tuccillo

Che siano proprio i docenti, alla stregua di una infiammata assemblea studentesca, a rivoltarsi contro il dovere civico della vaccinazione, oltre che contro un elementare principio di autotutela, è il segno della confusione generale in cui rischiamo di precipitare. Nonché degli effetti perversi che, si poteva immaginare, la sospensione di AstraZeneca avrebbe indotto. Persino tra la impavida milizia della nostra maggiore agenzia educativa. Né è bastato, evidentemente, l'esempio virtuoso offerto dal generale Figliuolo. *Continua a pag. 35*

## Sanitari e prof in fuga da AstraZeneca: 6 su 10 disertano Figliuolo assicura un milione di dosi Pfizer alle Regioni

Il caso

### Caos Lombardia, si cambia Fontana salva il fedelissimo

Vaccinazioni caos in Lombardia, saltano i vertici dell'agenzia Aria, ma il governatore salva il suo fedelissimo. **Guasco a pag. 7**

### Caccia alle dosi avanzate

### Salerno, la sera fuori dall'Asl tra i "panchinari" delle fiale

Qualcuno si è messo in fila dalle 15. E alle 18.30 era nei primi dieci posti di una lista che ha sfiorato quota cinquanta: sono i "panchinari" delle dosi. **Cangiano a pag. 5**

Melina Chiapparino

Dalle prime ore del mattino, fino alle 13 circa, lo scenario desolato e desolante del Covid Vaccine Center, allestito nella Mostra d'Oltremare, ha mostrato in tutta la sua drammaticità il senso della rinuncia al vaccino: personale scolastico e sanitario hanno detto no ad AstraZeneca. Alla fine della giornata meno della metà dei convocati si era presentata. Intanto il commissario Figliuolo assicura la fornitura di un milione di dosi Pfizer alle Regioni.

In Cronaca **Di Fiore, Gentili, Mautone e servizi da pag. 2 a 5**

## Al via gli stati generali sul Mezzogiorno Più Welfare per il Sud oggi il piano Carfagna

Nando Santonastaso

In attesa di definire un piano vero e proprio, le linee guida sono già chiare ed è probabile che la stessa ministra Carfagna ne parlerà agli Stati generali sul Mezzogiorno che iniziano stamane in streaming con l'intervento del premier Mario Draghi e terminano domani pomeriggio (con il ministro dell'Economia Daniele Franco). **A pag. 8**

## Giustizia&efficienza

### Le pagelle per i magistrati Cartabia si affida ad esterni

Il Guardasigilli Cartabia annuncia la svolta: arrivano le pagelle per i magistrati, e a valutarle potrebbero essere esterni alla magistratura. «Più formazione e controlli di qualità sul lavoro dei giudici», dice. **Errante a pag. 11**

## Guardie giurate a protezione dello scavo Pompei, cantiere sotto scorta per difendersi dai tombaroli

Susy Malafronte

Per scongiurare il rischio di un blitz di tombaroli nello scavo in corso a Civita Giuliana in un'area portata alla luce proprio dai predatori di storia, e che di recente ha restituito gli scheletri di un uomo e del suo schiavo, le carcasse di due cavalli e uno straordinario carro da festa arrivano le ronde armate della vigilanza privata. A chiedere più controlli sono stati i carabinieri che stanno monitorando lo sca-

vo, dopo l'operazione che a suo tempo portò all'individuazione dei cunicoli scavati dai tombaroli. Il sito si trova infatti al di fuori dei confini della città dissepolta, in una zona di campagna piuttosto isolata; di notte è protetto solo da un servizio di videosorveglianza e da una recinzione. Così i militari hanno inviato una lettera alla direzione per segnalare che la videosorveglianza è «assolutamente non adeguata a contenere eventuali malintenzionati». **In Cronaca**



PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

**LAILA**  
80 mg capsule molli  
olio essenziale di lavanda

NUOVO FARMACO CON ESTRATTO SILEXAN®  
per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

**LAILA**  
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista. Aut. Min. 18/95/2020.

IL MATTINO - NAZIONALE - 1 - 23/03/21 ---  
Time: 23/03/21 00:06





# Il Messaggero



211 € 1,40\* ANNO 143-N° 81 ITALIA  
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Martedì 23 Marzo 2021 • S. Turibio de Mogrovejo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

**L'intervista**  
**Dallo Strega alle paure di Sandro Veronesi**  
**«Il terrore? Dimenticare un figlio in automobile»**  
Ippaso a pag. 19



**Agli Assoluti di Riccione**  
**Sincro, il romano Minisini ha cambiato la storia**  
**primo campione nel singolo dove vincevano solo le donne**  
Mei a pag. 28



**DOMANI IN OMAGGIO**  
**Il Messaggero Casa**  
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA  
[messaggerocasa.it](http://messaggerocasa.it)

**Deriva centralista**  
**«Lo Stato c'è e ci sarà»**  
**Anche dopo la pandemia**

Alessandro Campi

«Lo Stato c'è e ci sarà». Sempre e sempre più. Sono parole di Mario Draghi, pronunciate a Bergamo nei giorni scorsi, durante la toccante cerimonia per l'istituzione, voluta dal Parlamento, della Giornata nazionale in ricordo delle vittime del Covid, che sarà celebrata il 18 marzo di ogni anno. Parole tutt'altro che di circostanza. Esse sono infatti suonate come un pubblico e solenne impegno: a non dimenticare il sacrificio di molti italiani e il dolore delle loro famiglie; a approfondire ogni sforzo (e tutte le risorse necessarie) per contrastare la pandemia e i suoi rovinosi effetti economici e sociali.

Ma così dicendo Draghi non ha mandato solo un messaggio doverosamente rassicurante, dopo le indecisioni e i ritardi con i quali per mesi la crisi è stata gestita dal precedente governo. Con una semplice frase ha colto l'essenza politica della fase storica che stiamo vivendo, segnata appunto - non solo in Italia, ma nella gran parte delle democrazie - da un ruolo del potere pubblico, a ogni livello, divenuto sempre più pervasivo e dirimente. E destinato con ogni probabilità a restare tale anche quando l'emergenza sanitaria sarà rientrata o attenuata.

Le trasformazioni politiche sono spesso il frutto dei cambiamenti più o meno repentini che intervengono nella mentalità collettiva e nella psicologia delle masse.

Continua a pag. 12

## Un milione di vaccini alle Regioni

► Il governo accelera la campagna di immunizzazione: più dosi Pfizer e militari per le iniezioni Caos Lombardia, via i vertici Aria. Pasticcio delle fasce: gli over 70 meno protetti dei ventenni

ROMA Un milione di vaccini Pfizer alle Regioni entro le prossime 24 ore: è l'annuncio del generale Figliuolo, supportato dal premier Draghi dopo il vertice con il commissario straordinario, il capo della Protezione civile Fabrizio Curcio e la ministra agli Affari regionali Mariastella Gelmini. Caos Lombardia, via i vertici Aria. Pasticcio delle fasce: più sieri ai ventenni che agli over 70. Acquaviti, Ajello, Evangelisti, Gentili, Guasco, Mozzetti e Rosana da pag. 2 a pag. 6

**Lo psichiatra: «I bambini soffrono di più»**  
**Crisi di coppia, l'effetto lockdown**  
**Ammaniti: boom di separati in casa**

Carla Massi

La pandemia ha costretto molte coppie a fare i conti con la realtà. È l'effetto lockdown: il velo strappato su equilibri precari, accordi non



detti, disaccordi sottaciuti, amori in declino. Ma le separazioni sono in calo. Allarme dello psichiatra Massimo Ammaniti: «Boom di separati in casa, ma così i bambini soffrono di più». A pag. 7

**La ministra: troppi squilibri con il Nord**  
**Il piano Carfagna punta sul welfare**  
**«Più asili nido e sanità per il Sud»**

Umberto Mancini

L'obiettivo è ambizioso. Affiancare ai Fondi del Recovery, vitali per il rilancio del Sud, la riforma dei livelli essen-



ziali di prestazioni sociali, il welfare. Definendo cioè dei nuovi standard per tutto il territorio nazionale. È il piano del ministro Carfagna per il Sud. A pag. 11

**Il set del film sui Gucci a via Condotti attira paparazzi da tutto il mondo**



### Lady Gaga-Al Pacino un ciak da Dolce Vita

Lady Gaga e Al Pacino sul set (foto GABRIELLI/TOTATI) Satta a pag. 23

## Mossa della Cartabia pagelle alle toghe e valutazioni esterne

► Il Guardasigilli pensa a controlli di qualità sul lavoro dei giudici. Oggi plenum al Csm

ROMA Magistrati più preparati, sottoposti a verifiche periodiche, e processi veloci che "neutralizzano" il nodo gordiano della prescrizione che, per ragioni politiche, non potrà essere reciso. Il ministro della Giustizia, Marta Cartabia, accelera sui controlli di qualità relativi al lavoro dei giudici. Oggi plenum del Csm. Si cerca la mediazione su molti punti. Errante a pag. 10

**Ieri l'incontro**  
**Asse Letta-Draghi ma il Pd si spacca sulle capogruppo**

ROMA Draghi ha incontrato il neo segretario del Pd Letta: asse su Europa e riforme. No-donne capogruppo dem. Pucci a pag. 8

## Primo si alla legge regionale. Calvosa (Eni): «Aiuterà la crescita» Svolta Lazio sui salari (uguali) uomo-donna

Jacopo Orsini

Passo avanti del Lazio verso l'obiettivo della parità salariale fra uomini e donne. La commissione Lavoro del Consiglio regionale, presieduta da Eleonora Mattia (Pd), ha approvato ieri all'unanimità una proposta di legge, che ora deve passare al vaglio dell'Aula per l'ok definitivo, in cui si dettano disposizioni finalizzate a garantire «il rispetto del principio di parità retributiva tra i sessi e il contrasto ai differenziali retributivi di genere». Lucia Calvosa (Eni): «Aiuterà la crescita».

A pag. 9

**La app di consegne di cibo al debutto a Londra**  
**Deliveroo, quotazione record in Borsa**  
**E ai super-fattorini arriva un premio**



Roberta Amoruso

Se non fosse stato per la pandemia forse non sarebbe arrivata a tanto la valutazione di Deliveroo in vista dell'Ipo. Vale fino a 8,8 miliardi di sterline (0,50 miliardi di euro). Una quotazione record, premio in vista per i rider.

A pag. 16

**TANTE NOVITÀ PER LO SCORPIONE**

Buongiorno, Scorpione! La primavera è la stagione in cui saprete innovare, creare novità. Lavoro, carriera, amore, proprietà e mete esistenziali possono cambiare alla luce della verità che Saturno critico vi mostra. Anche Giove e Urano sono in posizione polemica ma stimolante per scoprire la grandezza dell'universo che si muove al di là della storia vissuta fin qui. Il cielo esige un nuovo, appagante cammino esistenziale e amoroso. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo all'interno

**HAI SCRITTO UN LIBRO?**  
INVIAMI IL TUO INEDITO ENTRO IL 27/03/2021  
[www.gruppoalbatros.it](http://www.gruppoalbatros.it)  
**Maria Pia Ascione**  
**NON SI È MAI TROPPO GRANDI**  
Racconti per pensare, per sognare, per ridere  
"Di lì si vedeva il mare fino a che l'occhio poteva vedere. Il sorgere del sole era un incanto. Quando il mare era buono piccole increspature dell'acqua luccicavano sotto la luce e i primi traghetti cominciavano il loro viaggio."

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



# il Resto del Carlino

MARTEDÌ 23 marzo 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



[Altre due volte lo Zingaro cercò di ucciderla](#)

**Ilenia, ancora orrore: doveva essere sfigurata e chiusa in un trolley**

Colombari a pagina 15



[Fece parte della banda Cavallero](#)

**Morto a Bologna Notarnicola, l'oste-bandito**

Leoni a pagina 15



## Draghi accelera, oggi un milione di dosi

Massiccia fornitura di Pfizer alle Regioni che lamentavano la mancanza di siero. Caos Lombardia, cadono le prime teste. Altolà dei medici ai farmacisti: non possono vaccinare senza di noi. AstraZeneca promosso in America: sicuro ed efficace

Servizi da p. 8 a p. 11

[Quelle braccia incrociate](#)

**Diritti, tasse e tecnologia**  
**La sfida di oggi**

Pierfrancesco De Robertis

**I**l primo sciopero dei lavoratori di Amazon è un fatto epocale. Come il primo sciopero generale in Italia, Sardegna 1904 indetto perché l'esercito aveva sparato contro i minatori che protestavano, oppure gli scioperi dell'autunno rosso del 1919. Adesso come allora siamo di fronte non a una vertenza pur importante, ma un mutamento di modello produttivo, ennesima rivoluzione industriale che rimescola quanto era stato scritto finora nel rapporto tra imprese, lavoratori e politica. E il fatto che di fronte ai lavoratori di Amazon scesi in piazza la politica si trincerò dietro generiche frasi di circostanza testimonia la fase di smarrimento che stiamo vivendo.

Continua a pagina 2

**I LAVORATORI AMAZON PROTESTANO IN TUTTA ITALIA, MAI SUCCESSO GUERRA DI CIFRE SULLE ADESIONI, MA IL MODELLO ORA È IN DISCUSSIONE**

A. Bonzi, Marin e Gianni alle pagine 3 e 5



**IL PRIMO SCIOPERO**

**DALLE CITTÀ**

[Bologna, in tangenziale](#)

**Si schianta in auto contro un camion**  
**Uomo di 58 anni muore sul colpo**

Orlandi in Cronaca

[Bologna, verso il voto](#)

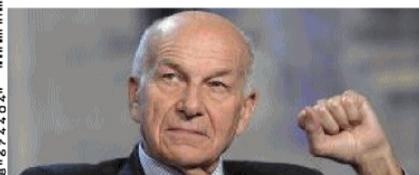
**Così il Passante rischia di dividere**  
**destra e sinistra**

Zanchi in Cronaca

[Castel San Pietro, l'azienda](#)

**Crif guarda avanti**  
**Saranno assunte 150 persone**

Bolognesi in Cronaca



[L'ex di Rifondazione: un'operazione di palazzo](#)

**Bertinotti bocchia Letta**  
**«Non ha nulla di sinistra»**

G. Rossi a pagina 7



[Come cambia la classifica degli influencer](#)

**La Ferragni perde colpi**  
**Ai social piace chi cucina**

Ponchia a pagina 14

**SECURITY 60**  
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LABELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

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

www.security60.it    www.tecnometalsystem.it





# MARTEDÌ 23 MARZO 2021 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXV - NUMERO 69, 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



### L'INTERVENTO

#### Biden: «Razzismo male globale Basta col veleno dei suprematisti»

IL TESTO DEL PRESIDENTE USA / PAGINA 13



### L'INTERVISTA

#### Lula: «Bolsonaro è un genocida mai visto il Brasile soffrire così»

NICOLAS BOURCIER E BRUNO MEYERFELD / PAGINA 10



### INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 13
Economia-Marketing	Pagina 14
Genova	Pagina 16
Xte	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

IN ARRIVO UN MILIONE DI DOSI PFIZER. LA MINISTRA GELMINI: «DOBBIAMO REMARE NELLA STESSA DIREZIONE». LIGURIA, L'OPPOSIZIONE ATTACCA: «SIAMO INDIETRO»

# Vaccini, la svolta di Draghi: vuole regole uguali per tutti

Ipotesi piattaforma di prenotazione unica. Toti: il governo rispetti i programmi sulle consegne

Dopo il pressing europeo sulle forniture di vaccini, Draghi vuole riorganizzare la distribuzione. Il premier è preoccupato per le difficoltà di alcune Regioni e per le disparità tra fasce di età. L'obiettivo è quello di arrivare a regole più uniformi, con una piattaforma unica per le prenotazioni. Il governatore ligure Toti, criticato dalle opposizioni in consiglio regionale, pungola il governo: «Serve una programmazione seria delle consegne».

SERVIZI / PAGINE 2-6

### VIAAGLIUNDER 80

Francesca Forleo e Bruno Viani

#### Genova, poche disdette per AstraZeneca «Nessuna dose sprecata»

Da ieri sera alle 23 sul sito della Regione Liguria (e da stamattina al numero verde e ai Cup sul territorio e nelle farmacie) è iniziata la prenotazione anche per la fascia della popolazione da 75 a 80 anni, in vista del prossimo allargamento della campagna vaccinale con partenza da lunedì 29: in 15 minuti sono state raccolte 6 mila prenotazioni. «Abbiamo previsto due giornate di operazioni straordinarie sabato 27 e sabato 3 aprile», ha spiegato la responsabile del Distretto XII di Asl3, Valeria Mauro. Le disdette, per chi attendeva il vaccino AstraZeneca, sono state limitate, a Genova, tra le categorie previste: personale della scuola, della giustizia e della polizia locale.

GLI ARTICOLI E ROSSI / PAGINE 16 E 17

### LA PROTESTA

Silvia Pedemonte

#### Terzo lunedì in piazza per i ristoratori liguri: «Gli aiuti non bastano»

Per il terzo lunedì consecutivo i ristoratori genovesi sono scesi in piazza. Insieme a loro anche tassisti e società sportive. «I sostegni stanziati dal governo sono una miseria».

L'ARTICOLO / PAGINA 18

### GENOVA, FAVORI A UN'AZIENDA PRIVATA

#### Giro di mazzette sui funerali Condannati tre addetti Amiu

Si è conclusa con tre condanne la vicenda delle mazzette pagate ad alcuni addetti Amiu dell'obitorio del San Martino da un'azienda privata, per avere informazioni riservate sui defunti.

FAGANONI E FREGATTI / PAGINA 23



FLORIS UCCISO 50 ANNI FA: COSÌ GENOVA ENTRÒ NEGLI ANNI DI PIOMBO

MENDUNI / PAGINE 30 E 31



PORTOFINO CONTRO FRANCIA: È GUERRA COMMERCIALE PER IL VINO SOTTOMARINO

GALEOTTI / PAGINA 12

L'immersione delle bottiglie di vino Abissi, affinato sui fondali di Portofino

### LO SCIOPERO AMAZON

#### «Siamo schiavi di un algoritmo Non c'è rispetto»

Matteo Dell'Antico e Beatrice D'Oria



«Siamo schiavi di un algoritmo che non tiene conto delle condizioni di chi lavora». Marco Rolando, 26 anni, di Sestri Ponente, da sempre nel mondo della logistica, da tre anni è corriere per Amazon e ieri è stato uno dei 40 mila addetti che, in tutta Italia, hanno per la prima volta scioperato contro l'azienda leader nella consegna dei pacchi a casa di chi acquista prodotti online. Mariangela Marsiglia, responsabile Amazon in Italia, replica così: «Le retribuzioni? Sono già oltre i limiti contrattuali».

GIARICOLI / PAGINE 8 E 9

#### Una sana vertenza tra due mondi in cerca di equilibrio

CARLO STAGNARO

Lo sciopero di ieri dei dipendenti di Amazon e delle società esterne rappresenta un passaggio importante nell'evoluzione del nostro mercato del lavoro. A rendere l'evento così importante non è solo il fatto che si tratta di una "prima volta" per il colosso americano nel nostro paese. È anche l'inasuata scontro tra il più antico tra i metodi di protesta - l'astensione del lavoro - e la più moderna e rivoluzionaria tra le piattaforme online.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

### BUONGIORNO

Qui ci si occupa spesso di Matteo Salvini, e spesso ce ne si occupa per biasimarlo. Non spesso, quasi sempre. E per biasimarlo persino troppo. Si è un po' esagerato anche nei toni per cui oggi lo dico con particolare entusiasmo: bravo Matteo! Chi sbaglia paga, ha detto, come legge scolpita nel marmo, a proposito delle lentezze nelle vaccinazioni (la media nazionale è dell'82,4 per cento di vaccini inoculati sulla disponibilità, e sono sette le regioni sotto media). E allora bene Matteo, chi sbaglia paga (la prima regione sotto media è il Friuli, 82 per cento, guidata dal leghista Massimiliano Fedriga). Anzi, benissimo, chi sbaglia paga (la seconda regione è l'Umbria, 81,6 per cento, guidata dalla leghista Donatella Tesi). Grande Matteo, da ora in poi chi sbaglia paga (la terza regione è il Veneto,

80,1 per cento, guidata dal leghista Luca Zaia). Così si fa per bacco, chi sbaglia paga (la quarta regione è la Lombardia, 78,3 per cento, guidata dal leghista Attilio Fontana). Queste sì che sono parole da leader, chi sbaglia paga (la quinta regione è la Calabria, 71,5 per cento, guidata dal leghista Antonino Spiriti). Adesso per gli incompetenti è finita, chi sbaglia paga (la sesta regione è la Liguria, 71 per cento, guidata da Giovanni Toti che non è leghista ma, per appoggiarlo, la Lega ritirò il suo candidato). Ormai arriva Matteo e sono grane per tutti, chi sbaglia paga (la settima regione è la Sardegna, 70,6 per cento, guidata dal candidato leghista e autonomista Christian Solinas). Capito cari leghisti? È finita. Chi sbaglia paga. Vabbè, scherzavo, è già pronto un bel condono. —

### I sette nani

MATTIA FELTRI

**Danielli**  
la pasta fresca

Dal 1967 pasta fresca di alta qualità

**CONSEGNA A DOMICILIO RAPIDA E SICURA:**

- TELEFONO 010.562.383
- 393.888.72.92
- Telegram: DanielliPastaFresca
- Whatsapp: 346.64.64.762
- Dal sito Daniellishop.it

Via Galata 41/r - tel & fax: 010 562383  
Via Ruspoli 3 cane presso Mercato della Focce  
tel. 393 8887292

NUOVO **BANCO METALLI**

**AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO**

VIA CORNICIANO 36/R 010 650150  
APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9:00-19:00  
WWW.BANCO-METALLI.COM



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

\* solo in Abruzzo, Puglia, nelle province di CL, LC, SO, PG, RI e PR in abbinamento obbligatorio con i rispettivi quantitativi locali e a uso foglio (e.g. in più in presenza di un allegato a pagamento)



**Agevolazioni**  
Il superbonus 110% non produce una eccedenza tassabile



**Decreto Sostegni**  
Condono cartelle, interessi di mora e aggio esclusi dal calcolo del tetto

Luigi Lovecchio — a pag. 29



FTSE MIB 24262,84 +0,26% | SPREAD BUND 10Y 97,70 +1,90 | €/S 1,1926 +0,29% | BRENT DTD 63,49 +0,40% | [Indici & Numeri](#) → p. 41-45

## Covid, il Governo accelera sui vaccini Entro fine mese 4,5 milioni di dosi

**Lotta al virus**

Draghi preme sulle regioni Lombardia, salta il vertice della centrale acquisti

Sempre più alta la tensione tra AstraZeneca e Unione europea

Quattro milioni e mezzo di dosi di vaccino arriveranno in Italia entro fine mese, portando a 14 milioni il totale delle dosi disponibili dall'inizio della campagna. È lo scenario prospettato dal commissario Filiguolo e dal capo della Protezione civile Curcio al premier Draghi il quale ha rilanciato l'obiettivo di 30mila somministrazioni al giorno. Nonostante le promesse, però, mancheranno ancora 1,6 milioni di dosi rispetto a quanto previsto dopo gli ultimi tagli di forniture. Intanto in Lombardia, dopo il flop del piano vaccini che si aggiunge ad un anno di insuccessi e confusione nella gestione della pandemia (dalla vicenda camici, ai test sterologici, ai bandi deserti per gli antiinfluenzali), il presidente Fontana ha azzerato il calo di Aifa, la centrale acquisti che finora ha gestito le prenotazioni. Sale la tensione tra Ue e AstraZeneca.

Bartoloni, Monaci e Cerati — a pag. 3

**IL RAPPORTO**

Aiuti anti pandemia e criminalità: l'Ocse rilancia l'allarme

Gallimberti e Macaluso — a pag. 2

**IL FUTURO DELLA UE**

LA SFIDA TECNOLOGICA CHE L'EUROPA DEVE VINCERE

di Margrethe Vestager e Josep Borrell

La Commissione europea ha presentato la sua visione per un "decennio digitale" europeo. L'Ue mira a essere in prima linea nella rivoluzione tecnologica e si è data obiettivi politici da qui al 2030 sulle quattro questioni cruciali: competenze, infrastrutture, servizi pubblici e digitalizzazione delle imprese. Per garantire che la tecnologia dia a cittadini e player economici i mezzi per costruire una società più prospera e inclusiva, avremo bisogno di mercati aperti e competitivi. Le imprese di tutte le dimensioni devono avere pari opportunità di innovare e fornire i loro prodotti e servizi ai consumatori.

— Continua a pagina 15



L'AUTOSTRADA FERMA DA 30 ANNI  
**L'Asti-Cuneo esce dal cassetto: al via i cantieri preliminari**

di Filomena Greco — a pag. 18

Etterna incompiuta. Un troncone dell'autostrada che termina nei campi

## Decreto Sostegni, sugli aiuti di Stato meno limiti per i gruppi d'impresa

**Le misure del Governo**

Tariffe Tari al 30 giugno. Entro il 31 maggio le aziende scelgono l'addio al servizio

Si allargano le griglie che vincolano gli aiuti di Stato: il Ds Sostegni adeguava la normativa italiana ai nuovi tetti del Temporary Framework comunitario. Non solo. Le nuove norme rimanda-

no alle regole Ue per le basi di calcolo dei plafond per le imprese riunite in gruppi, in modo da superare le incognite: l'obbligo di sommare gli aiuti di Stato utilizzati dalle aziende componenti scatta solo quando c'è il controllo giuridico da parte della capofila. Dal testo finale, bollinato due volte, novità per la Tari. Le tariffe saranno deliberato entro il 30 giugno, mentre le imprese, entro il 31 maggio, potranno comunicare la scelta di non avvalersi del servizio pubblico ottenendo, quindi, le esenzioni tariffarie.

Mobili e Trovati — a pag. 4

**Parla Stirpe**

NON VOGLIAMO LICENZIARE, AMMORTIZZATORI DA RIFORMARE



Nicoletta Picchio — a pagina 5

Confindustria. Maurizio Stirpe



imqgroup.eu

## Banche: proroga garanzie sugli Npl cartolarizzati

**Istituti in pressing**

Patuelli vede Gentiloni: «La Ue dica sì all'estensione delle moratorie anti Covid»

Lo strumento delle Gacs, la garanzia pubblica per la cartolarizzazione delle sofferenze bancarie, si è dimostrato efficace in Italia: dal 2016 le garanzie pubbliche sulla cartola-

rizzazione delle sofferenze sono state 35 per un totale di 85 miliardi lordi di Npl cartolarizzati. Le banche italiane premono sul Mef per un'intesa Ue sull'estensione della durata delle garanzie di Stato, che scadranno il 27 maggio. Altro tema caldo è quello delle moratorie sui crediti, varate dalle banche per far fronte alla crisi Covid, in scadenza a giugno. Incontro tra il commissario Gentiloni e il presidente Abi Patuelli: «L'Europa appoggi il prolungamento delle moratorie».

Graziani e Serafini — a pag. 8

**DALLA FINANZA**

**ASSICURAZIONI**

Generali, pronti 2 miliardi per M&A in Polonia

Laura Galvagni — a pag. 23

**FOTI (FINECO)**

«Ecco perché fermiamo i grandi conti correnti»

Morya Longo — a pag. 24

**PANORAMA**

**GIALLO SULLA VICENDA**

Chimico italiano arrestato in Congo con due uomini d'affari bielorusi

L'italiano Paolo Persico, chimico che da anni lavora in Africa, è stato arrestato venerdì con due businessmen bielorusi a Lubumbashi, in Congo. Di questi, uno anche con passaporto americano. La vicenda è avvolta nel mistero e le autorità non hanno ancora rilasciato informazioni al riguardo. — a pagina 11

**PERCORSO A OSTACOLI**

Rigenerazione urbana a rischio con la nuova legge quadro

Giorgio Santilli — a pag. 7

**LAVORO**

Amazon, lo sciopero ferma filiera di 40mila persone

Il primo sciopero al mondo dei lavoratori di Amazon e della sua filiera si è tenuto ieri in Italia ed è durato 24 ore. Secondo i sindacati, ha aderito il 75% dei lavoratori della filiera, in tutto 40mila addetti. — a pagina 16

**IMPIANTI PER IL GAS**

Salpem, contratto in Qatar da 1 miliardo di dollari

Nuovo contratto da oltre un miliardo di dollari in Qatar per Salpem, dopo gli incarichi ricevuti un mese fa per altri 1,7 miliardi. La commessa riguarda il maxiprogetto per il North Field (Gnl). — a pagina 26

## Rapporti

**Moto & Scooter**

La crisi non affonda le due ruote Focus sull'elettrico

— Servizi alle pagine 36-40

## Salute 24



Covid e scuola Rischi e benefici della didattica in presenza

Cerati e Codignola — a pag. 21

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE 1 mese a 1€. Per info: [ilsol24ore.com/abbonamenti](http://ilsol24ore.com/abbonamenti) Servizio Clienti: 02.30.300.600





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 23 marzo 2021  
Anno LXXVII - Numero 81 - € 1,20  
San Turbilio di Mogrovejo

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 - Abbinamento 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 Tarentina (da Falconara a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

DIRETTORE FRANCO BECHIS  
[www.iltempo.it](http://www.iltempo.it)  
e-mail: [direzione@iltempo.it](mailto:direzione@iltempo.it)

## LE ACCUSE DEL GIORNALE TEDESCO DER SPIEGEL A CONTE E SPERANZA

# «Avete i morti sulla coscienza»

Altro che il nostro modello «apprezzato nel mondo» di cui si vantava l'ex premier

Bordata micidiale: in Italia pronti al processo del secolo contro il precedente governo

Sottovalutata la pandemia Malati trattati come cavie ma il ministro non risponde

Il Tempo di Osho

## Trecento milioni per produrre Sputnik nel Lazio



"Lo assaggia lui"

Martini a pagina 2

## Bloccate le somministrazioni ai cittadini con 64 e 65 anni che avevano già la prenotazione Ci mancavano gli esodati del vaccino

Aumenti di stipendio per lo staff Si dimette la fidanzata dell'assessore Lemmetti

Magliaro a pagina 19

... È arrivato il terzo contrordine ai medici di famiglia: si devono vaccinare i 79-70enni. E così i 65-64enni, che dall'inizio di marzo erano stati chiamati dai loro dottori per sottoporsi alla volontaria somministrazione delle poche dosi settimanali a disposizione, ora di colpo diventano i nuovi «esodati».

Sbraga a pagina 17

In una clinica della Capitale Ex fotomodella muore dopo una liposuzione

Di Corrado a pagina 22

DI FRANCESCO STORAGEE

La bordata è di quelle micidiali: dalla Germania l'atto d'accusa sui centomila morti della pandemia è indirizzato contro il governo di Giuseppe Conte e il ministro della Salute Roberto Speranza. Dall'indagine dei giudici di Bergamo (...)

Segue a pagina 6

L'intervista al presidente dell'Aifa, Palù «Non bisogna avere paura Il siero non uccide nessuno»

Siberia a pagina 5

Arriva un altro milione di dosi Pfizer Task force regionali per aumentare le iniezioni

Barbieri a pagina 3

Pressing dei renziani sul governo Dopo Pasqua scuole aperte anche nelle zone rosse

Conti a pagina 7

L'inchiesta del Vaticano I segreti del palazzo del Papa a Londra

Caleri alle pagine 10 e 11

La crisi della Roma Fonseca rischia grosso Nel futuro c'è Allegri

Carmellini e Zotti alle pagine 28 e 29

**la S TORACIATA**  
Con lo spargio sulle donne, Enrico Letta prepara il Pd a votare per Virginia Raggi per l'alleanza con M5s

**De Vellis**  
MOVING & STORAGE  
**TRASLOCHI NAZIONALI E INTERNAZIONALI**  
ROMA - Via Volturmo, 7 - Tel. +39 06.86321958  
FROSINONE - Via della Industria, 23 - Tel. +39 0775.89861

**buona tv a tutti**  
di Maurizio Costanzo  
Dopo una lunga vacanza, è tornato sugli schermi di Canale5 «Avanti un altro». In onda tutti i giorni alle 18.45. Come si sa, la conduzione è di Paolo Bonolis con la complicità di Luca Laurenti. È un meccanismo che funziona e che fa ascoltare, ma la bravura degli autori, in questo ritorno, è stata quella di non cambiare in niente la formula del programma. Quasi le stesse gag, gli stessi tormentoni. Però funziona. È quasi rassicurante sapere che, ad un certo punto, compare una bella ragazza che gestisce un salottino di «improbabili», che (...)  
Segue a pagina 27

**LAILA**  
Nuovo farmaco con estratto Silexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.  
LAILA  
Più spazio alla vita.  
CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA





**IO IL MIO QUOTIDIANO**  
**110%**  
**Il Superbonus sulle parti comuni anche al titolare dell'usufrutto**  
Poggiani a pag. 32

**Ecco i dati sulle reazioni avverse dei vaccini Pfizer e AstraZeneca registrate in Uk da un cardiologo italiano**  
Tino Oldani a pag. 6

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

IN EDICOLA CON  
**Italia Oggi**  
**La riforma dello SPORT**  
Disponibile anche sul sito [www.classabbonamenti.com](http://www.classabbonamenti.com)

**NOMINATA LA COMMISSIONE**  
**Processo civile al restyling per ridurre i tempi della giustizia**  
Lorenzini a pag. 31

# Avvisi bonari, sanatoria ampia

Il 54% degli autonomi ha i requisiti previsti dal decreto Sostegni: ha ricevuto una comunicazione di irregolarità e ha subito nel 2020 un calo di fatturato del 30%

Sanatoria degli avvisi bonari per oltre la metà delle partite Iva. Il 54% degli autonomi risponde infatti ai due requisiti per la sanatoria prevista dal decreto Sostegni: ricevere una comunicazione di irregolarità e aver subito nel corso del 2020 un calo del fatturato maggiore uguale al 30%. Il totale delle sanzioni per omesso o tardivo versamento che non sarebbero riscosse ammonta a 206 milioni di euro.

Dartelli a pag. 27

SU WWW.ITALIAOGGI.IT  
**Sostegni - Il decreto legge con la relazione illustrativa**  
**Antiriciclaggio - Il parere Cds sul decreto sul registro dei titolari effettivi**  
**Terzo settore - La nota su quorum assembleari e verifiche del registro**

**GO TV TELESEA E ATAC**  
**Dante sui mezzi pubblici romani con la voce di Sermonti**  
Galli a pag. 19

## Monta il caos da Covid tra le Regioni Cascese: ritrasferire il Ssn allo Stato



La volontà di uniformare le vaccinazioni, espressa da Draghi, fatica a concretizzarsi. Ogni Regione continua ad andare per conto proprio, collezionando anche brutto figure. Le disparità tra i vari territori sono notevoli, perfino nell'approccio in alcune Regioni l'appuntamento viene fissato chiamando la persona per telefono, in altre vengono spedite lettere, in altre ancora è il paziente che deve segnalare la propria adesione. Per il costituzionalista Sabino Cassese, finita questa vicenda, «bisognerà trasferire il servizio allo Stato, o a una guida centrale assicurata da un organo composto Stato-Regioni, ma che parli con una voce sola».

Falentinì a pag. 6

**DIRITTO & ROVERSCIO**  
In una regione come la Toscana dove gli ultratrentenni non vaccinati fide sono ad altissimo rischio di vita se vengono colpiti dal Covid sono solo il 5 per cento degli aventi diritto, il giornalista **Andrea Scamari** è riuscito a farsi vaccinare oltre i 60 anni. Scamari è lo stesso che, qualche mese fa, in un grafante video diventato virale su YouTube, con quinte irripetibili e promiscuità di tipo mercenario, si cagioni che credono ancora nel reato di una pandemia. Poi deve essersi ricreduto senza nemmeno mettere fuori la faccia. C'è un altro servizio in bocca. Scamari adesso dice: «Mi sono messo nella lista perché ho avuto diritto come caregiver che assiste i suoi genitori anziani e fragili». Se i suoi genitori erano fragili perché non ha fatto vaccinare loro? Il padre **Luciano**, il 10 marzo scorso, nel suo blog aveva scritto: «Chi ha voluto la coda nelle vaccinazioni ha commesso, per me, un reato che costerà la vita a qualcuno altro». Ma l'At di Arezzo, costoro non più di un boe, dice che è tutto in regola. «Ah, beh! Oh, beh!» come cantava **Dario Fo**.

**TOGETHER TO COMPETE**

**IL NETWORK NOVERIM PENSATO E COSTRUITO PER I PROFESSIONISTI**

**OLTRE 700 SPECIALISTI IN TUTTA ITALIA**

**APRI LE PORTE DEL TUO STUDIO: FAI ENTRARE NUOVE COMPETENZE**

**CRESCI INSIEME A NOI!**

noverim network  
TOGETHER TO COMPETE  
TOGETHER TO WIN  
JOIN US ON NOVERIM.IT 800 08 05 71

Con «Il dizionario del March 2021» a € 6,00 in più; Con «Il manuale del superbonus» a € 6,00 in più; Con «La riforma dello sport» a € 6,00 in più



# LA NAZIONE

MARTEDÌ 23 marzo 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859  
www.lanazione.it



**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

Il presidente della Toscana Eugenio Gianì

**«I vaccini agli anziani? Siamo pronti a farli anche nelle loro case»**

Ulivelli nel Fascicolo Regionale



Il sindaco Michele Conti

**«Perché credo nel treno veloce Pisa-Firenze»**

Caroppo nel Fascicolo Regionale



## Draghi accelera, oggi un milione di dosi

Massiccia fornitura di Pfizer alle Regioni che lamentavano la mancanza di siero. Caos Lombardia, cadono le prime teste. Altolà dei medici ai farmacisti: non possono vaccinare senza di noi. AstraZeneca promosso in America: sicuro ed efficace

Servizi da p. 8 a p. 11

Quelle braccia incrociate

**Diritti, tasse e tecnologia**  
**La sfida di oggi**

Pierfrancesco De Robertis

**I**l primo sciopero dei lavoratori di Amazon è un fatto epocale. Come il primo sciopero generale in Italia, Sardegna 1904 indetto perché l'esercito aveva sparato contro i minatori che protestavano, oppure gli scioperi dell'autunno rosso del 1919. Adesso come allora siamo di fronte non a una vertenza pur importante, ma un mutamento di modello produttivo, ennesima rivoluzione industriale che rimescola quanto era stato scritto finora nel rapporto tra imprese, lavoratori e politica. E il fatto che di fronte ai lavoratori di Amazon scesi in piazza la politica si trincerò dietro generiche frasi di circostanza testimonia la fase di smarrimento che stiamo vivendo.

Continua a pagina 2

**I LAVORATORI AMAZON PROTESTANO IN TUTTA ITALIA, MAI SUCCESSO GUERRA DI CIFRE SULLE ADESIONI, MA IL MODELLO ORA È IN DISCUSSIONE**

A. Bonzi, Marin e Gianni alle pagine 3 e 5



**IL PRIMO SCIOPERO**

DALLE CITTÀ

Firenze

**Ancora contagi**  
**Città e provincia vedono rosso**

Servizi in Cronaca

Firenze

**Turismo e ripresa**  
**Primi spiragli dalle prenotazioni**

Conte in Cronaca

Firenze

**Morì in ospedale**  
**Il marito chiede giustizia da trent'anni**

Agostini in Cronaca



L'ex di Rifondazione: un'operazione di palazzo

**Bertinotti bocchia Letta**  
**«Non ha nulla di sinistra»**

G. Rossi a pagina 7



Come cambia la classifica degli influencer

**La Ferragni perde colpi**  
**Ai social piace chi cucina**

Ponchia a pagina 14



**SECURITY 60**  
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LABELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

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

www.security60.it    www.tecnometalsystem.it



# la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 46 - N° 69

Martedì 23 marzo 2021

In Italia € 1,50

## Vaccini, Regioni in ritardo regia unica per prenotarli

Palazzo Chigi invita i governatori ad affidarsi al portale delle Poste. No da Lazio, Veneto e Emilia-Romagna. Oggi sarà distribuito un milione di dosi, altri tre entro fine mese. Disastro Lombardia, saltano i responsabili di ARIA. **Merkel si schiera con Draghi per potenziare gli acquisti Ue**

Per accelerare la somministrazione dei vaccini il governo chiede ai presidenti delle Regioni di usare, per le prenotazioni, il portale delle Poste. Ma alcune non ci stanno. **di Bocci, Candido, Ciriaco D'Argenio, Dusi, Gallione Guerrera, Lopapa Mastrobuoni, Mastrogiacomo Montanari, Ziniti e Zunino**  
● da pagina 2 a pagina 9

### Il commento

#### Perché deve comandare lo Stato

di Michele Ainis

L'epidemia aggredisce il corpo, ma l'ingiustizia fiacca lo spirito. Quello di tutti gli italiani, non solo di chi abbia contratto il virus. E l'ingiustizia deriva a sua volta da una ferita al sentimento d'eguaglianza. Non è forse questa l'esperienza che stiamo vivendo? Non è forse ingiusta, arbitraria, incerta come una scarada la campagna vaccinale che si pratica nelle nostre contrade? I dati sono quantomeno eloquenti. In Alto Adige è stato somministrato oltre il 90 per cento delle dosi di vaccino consegnate.

● a pagina 29

#### Donne capigruppo di ex renziani resistono e il voto slitta

di Ferrara e Vitale  
● a pagina 12



Il Pd

#### Intervista a Letta "Mai più solo uomini ai vertici del partito"

di Cuzzocrea e De Gregorio  
● a pagina 13

### Appello per riaprire gli asili nido. La ministra Bonetti: forse dopo Pasqua



#### "Noi mamme sull'orlo di una crisi di nervi"

di Maria Novella De Luca ● a pagina 11

### Mappamondi

#### Erdogan caccia i banchieri e affonda la lira turca



di Pietro Del Re ● a pagina 17

#### L'opzione Biden per la Nato

di Marta Dassù

Anthony Blinken, segretario di Stato americano, si siede oggi al tavolo della Nato. Ha prima rafforzato il fronte asiatico, confermando così che per l'America di Biden, come per Trump, la Cina è il vero rivale strategico del 21° secolo. E adesso si rivolge all'Atlantico. Blinken, legato al Vecchio Continente da ragioni famigliari e culturali, ha un compito semplice, almeno in apparenza: i rapporti con gli europei non possono che migliorare dopo quattro anni difficili.

● a pagina 28  
con i servizi di **Rampini**  
● a pagina 15

Raffaello Cortina Editore

MILENA  
SANTERINI

La mente ostile  
Forme dell'odio  
contemporaneo

Sezde: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821; Fax 06/4982293 - Soci. Abb.  
Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Le storie

Prendiamoci un po' in giro per stare meglio

di Natalia Aspesi

Quando l'amore perfetto si trova a 50 anni

di Veronica Mazza  
● a pagina 23  
e sul sito di Moda e Beauty

Se quel simpatico presidente della Lega Trentina avesse lasciato in pace quell'adorabile animale che ci colpevolizza con le sue salsicce, e avesse detto alle sue colleghe transughe, "Care amiche mi spiace, però buona fortuna", cosa sarebbe successo?  
● a pagina 28

Tognazzi-Spalletti se la fiction trasforma la realtà

di Gabriele Romagnoli  
● a pagina 21 con un servizio di Silvia Fumarola

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

con CD Beethoven  
€ 11,40

NZ



Treviso Accoltellata mentre fa jogging Arrestato l'aggressore sedicenne

MARCO FILIPPI - P. 14



Premio Strega Scelti i magnifici dodici Mondadori-Einaudi, è duello in famiglia

MIRELLA SERRI - P. 33

Crisi Juve Per ora avanti con Pirlo Ma sul futuro aleggia un Allegri bis

ANTONIO BARILLA - PP. 36-37



# LA STAMPA



MARTEDÌ 23 MARZO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N. 81 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-T0 II www.lastampa.it

GNN

DRAGHI METTE I GOVERNATORI CON LE SPALLE AL MURO. COORDINAMENTO DI TUTTE LE PRENOTAZIONI AFFIDATO ALLE POSTE

## Vaccini, nasce la piattaforma unica

Intervista a Gelmini: "Tra governo e Regioni patto di salvezza nazionale. In arrivo milioni di dosi"

### IL CASO

Marcucci va alla conta Pd diviso sui capigruppo Conte, causa a Rousseau

ALESSANDRO DI MATTEO FEDERICO CAPURSO FABIO MARTINI



Enrico Letta CARRATELLI - PP. 10-11

Draghi accelera sulla piattaforma unica per prenotare i vaccini: pressing del premier sulle Regioni. Flop delle prenotazioni in Lombardia e Fontana commissaria l'azienda regionale. Toccato il picco dei contagi ma è allerta sulle terapie intensive. La ministra per gli Affari regionali, Mariastella Gelmini, in un'intervista a La Stampa, invoca "un patto di salvezza nazionale". SERVIZI - PP. 2-7

### LA POLEMICA

IL FILOSOFO MORRA E LA SALUTE DEGLI ZII

MASSIMILIANO PANARARI

Il triangolo no, non l'avevo considerato. E, invece, la polemica quella sì che (Nicola Morra) l'aveva considerata. - P. 9

### LA SCUOLA

TUTOR UNIVERSITARI PER I RAGAZZI IN DAD

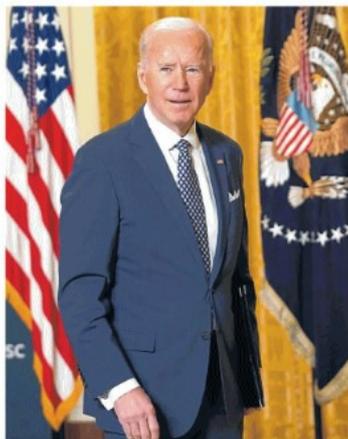
ANDREA GAVOSTO

Ora da un anno la scuola italiana procede con enorme sofferenza. La minaccia della pandemia si somma ad antichi problemi. - P. 21

### L'INTERVENTO

Biden: "Razzismo male globale basta col veleno dei suprematisti"

JOE BIDEN



REUTERS/KEVIN MAZURQUE

Uno dei valori e delle convinzioni fondamentali che dovrebbero unirci è la lotta contro l'odio e il razzismo, proprio ora che ci rendiamo conto che il razzismo sistemico e la supremazia bianca sono orribili veleni che ci hanno a lungo afflitto. - P. 21

### L'INTERVISTA

Lula: "Bolsonaro è un genocida mai visto il Brasile soffrire così"

NICOLAS BOURGIER, BRUNO MEYERFELD



L'ex presidente Luiz Inacio Lula da Silva ha riconsiderato i diritti politici all'inizio di marzo. Dieci giorni dopo l'annullamento delle sue condanne, ha rilasciato un'intervista a Le Monde in videoconferenza. E' del tutto negativo sul Brasile di Jair Bolsonaro. - PP. 18-17

### IL COMMENTO

LETTA GIÀ AL BIVIO NEL PARTITO CHE HA PAURA DELLE DONNE

FRANCESCA SCHIANCHI

Nove giorni. Tanti sono bastati al Partito democratico per risvegliarsi dal clima di finta concordia inaugurato domenica 14, il giorno dell'elezione a segretario di Enrico Letta, e tornare alle consuete guerrigliose per bande. Tanti sono bastati per rinnegare la volontà - spesso proclamata, altrettanto di frequente tradita - di riequilibrare la presenza di genere in posti di responsabilità e potere. E' stato sufficiente che il leader appena richiamato dal suo esilio francese dicesse a chiare lettere quello che da giorni si sussurrava - chiederà un passo indietro ai due capigruppo di Camera e Senato, Delrio e Marcucci, e lo farà per proporre che siano due elette donne a prendere il loro posto - per scatenare nel partito una tensione sbalorditiva.

CONTINUA A PAGINA 21

### LO SCIOPERO

Amazon in sciopero consumatori in tilt la nuova lotta di classe

MARIA CORBI

«Il mouse sen- <<za fili che desidero non potrà arrivare domani. Che seccatura». Formulo il pensiero distrattamente, d'istinto, senza ragionare sul perché l'oggetto del desiderio non potrà arrivare sulle ali del magico Amazon Prime nelle 24 ore consuete. Poi metto a fuoco: sciopero. I lavoratori della creatura del magnate Jeff Bezos, uno dei re della Gig Economy, incrociano le braccia per protesta, per chiedere rispetto del loro lavoro, della dignità della sicurezza.

CONTINUA A PAGINA 21 SERVIZI - PP. 12-13

### L'INCONTRO

Latouche: "Correremo fino alla fine della follia poi ci sarà la decrescita"

LEONARDO MARTINELLI

Un anno fa, con il dilagare del Covid e con il primo confinamento, iniziò a circolare l'irrefrenabile voglia di un mondo nuovo. Qualcuno risponderà la teoria della decrescita. Era il 2002, quando Serge Latouche, con quella parola. Oggi ha 81 anni. Economista atipico francese, ha appena pubblicato in Italia il suo ultimo saggio, Quel che resta di Baudrillard: un'eredità senza eredi, edito da Bollati Boringhieri. Il libro è dedicato a Jean Baudrillard, uno dei padri del postmoderno, che approdò alla semiotica e alla critica del virtuale, e che l'autore ha rivalutato come precursore della decrescita. - PP. 32-33

### BUONGIORNO

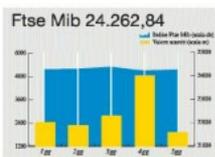
Qui ci si occupa spesso di Matteo Salvini, e spesso ce ne si occupa per biasimarlo. Non spesso, quasi sempre. E per biasimarlo persino troppo. Si è un po' esagerato anche nei toni per cui oggi lo dico con particolare entusiasmo: bravo Matteo! Chi sbaglia paga, ha detto, come legge scolpita nel marmo, a proposito delle lentezze nelle vaccinazioni (la media nazionale è dell'82,4 per cento di vaccini iniettati sulla disponibilità, e sono sette le regioni sotto media). E allora bene Matteo, chi sbaglia paga (la prima regione sotto media è il Friuli, 82 per cento, guidata dal leghista Massimiliano Fedriga). Anzi, benissimo, chi sbaglia paga (la seconda regione è l'Umbria, 81,6 per cento, guidata dalla leghista Donatella Teset). Grande Matteo, ora in poi chi sbaglia paga (la terza regione è il Veneto,

### I sette nani

80,1 per cento, guidata dal leghista Luca Zaia). Così si fa per bacco, chi sbaglia paga (la quarta regione è la Lombardia, 78,3 per cento, guidata dal leghista Attilio Fontana). Queste sì che sono parole da leader, chi sbaglia paga (la quinta regione è la Calabria, 71,5 per cento, guidata dal leghista Antonino Spirlì). Adesso per gli incompetenti è finita, chi sbaglia paga (la sesta regione è la Liguria, 71 per cento, guidata da Giovanni Toti che non è leghista ma, per appoggiarlo, la Lega ritirò il suo candidato). Ormai arriva Matteo e sono grane per tutti, chi sbaglia paga (la settima regione è la Sardegna, 70,6 per cento, guidata dal candidato leghista e autonomista Christian Solinas). Capito cari leghisti? E finita. Chi sbaglia paga. Vabbè, scherzavo, è già pronto un bel condono.

MATTIA FELTRI





BORSA +0,26% 1€ = \$1,1926

BORSE ESTERE	
Dow Jones	32.730 ▲
Nasdaq	13.205 ▲
S&P 500	3.941 ▲
Francoforta	14.887 ▲
Zurigo	11.049 ▲
Londra	6.726 ▲
Parigi	6.888 ▲
VALUTE	
Euro-Dollaro	0,8823 ▲
Euro-Yen	120,77 ▲
Euro-Franchia	1,1038 ▲
FUTURE	
Euro-Btp	140,19 ▲
Euro-Bund	121,48 ▼
Euro-Mib	24,500 ▲

**Bper pronta per le nozze entro l'estate: Banco in pole, poi Carige e Pop Sondrio**

Il nuovo cda sceglierà gli advisor per le nozze. Intanto Consob dà l'ok all'opa dell'Agricole sul Creval  
**Guaiteri a pagina 9**



**M&a, decollano i fondi italiani: Exor e Archive in prima linea**

Nel 2020 ben 74 operatori (il 62% tricolori) hanno investito in 107 brand

**Ferraro in MF Fashion**

Anno XXXIII n. 057

Martedì 23 Marzo 2021

€2,00 *Classeditori*



Copyright Magazine for Fashion s.r.l. - 100% € 0,20 per il 2020 - € 0,20 - Con MF: Magazine for Living s.r.l. € 0,20 per il 2020 - € 0,20 - Spedite in A.P. art. 1, c.11, art. 400, 001 Milano - I.C.T. 04 - Dir. C.M. Pavesi F.23

**LA GUERRA AL COVID E I MERCATI**

# Arriva l'iniezione di fiducia

*AstraZeneca è in rampa di lancio anche negli Stati Uniti e sale del 3,3% in borsa. In Italia è atteso un milione di dosi in più di Pfizer, ma è ancora caos in Lombardia. Il Paese non si arrende: tante pmi pronte a ripartire, c'è pure il tampone telefonico*

**BOOM DA LOCKDOWN: UN ITALIANO SU DUE ORMAI USA SERVIZI FINANZIARI ONLINE**



**L'ANCE CHIEDE LA PROROGA**

*I troppi nodi del Superbonus tra burocrazia e rincaro dei materiali*

**TLC**

*Linkem sceglie le banche per quotarsi su Mta in autunno*

**DOPO LO SHOPPING NEGLI USA**

*De' Longhi fa il bis: investe 100 milioni per il 60% della svizzera Eversys*



**Cosa possiamo fare per voi?**

Mai come oggi il settore sanitario ha bisogno di supporto. Per questo, affrontiamo insieme il Covid-19 mettendo in campo il nostro know-how, per fare davvero la differenza.

Ad esempio, sviluppiamo e implementiamo software 3D per l'elaborazione di immagini diagnostiche, nonché soluzioni di intelligenza artificiale in grado di contribuire a un approccio tempestivo e mirato ai pazienti.

Ci chiediamo ogni giorno, cosa possiamo fare per voi. E mentre collaboriamo insieme per affrontare questa pandemia globale, NON SMETTEREMO MAI di guardare avanti e di innovare per migliorare la salute di tutti.



Scopri come ci riusciamo

## Il Piccolo

Trieste

la prima udienza a sei anni dalla manifestazione

### Corteo dei portuali nel 2015 Nove lavoratori a processo

Sono nove le persone a processo per lo sciopero e la manifestazione promossa il 26 agosto del 2015 dal Coordinamento lavoratori portuali-Unione sindacale di base (Clpt-Usb) contro le condizioni di lavoro all'epoca in **Porto** e per chiedere l'applicazione dell'allegato VIII del Trattato di pace. Quel giorno di agosto di sei anni fa sfilarono lungo le Rive circa in 200.

Il corteo, ribattezzato "autonomista", per la vicinanza delle due sigle promotrici alle istanze del Territorio libero di Trieste, finì con momenti di tensione con la Polizia.

Ieri si è svolta la prima udienza del processo davanti al giudice monocratico Giorgio Nicoli, dall'esito interlocutorio; il dibattimento entrerà nel vivo nella prossima udienza, il 22 novembre.

L'accusa formulata dal pm Antonio Miggiani per tutti gli imputati è quella di resistenza a pubblico ufficiale, cui si aggiunge quella di istigazione a delinquere legata al corteo non organizzato per un solo imputato (Stefano Puzzer, uno dei promotori dell'iniziativa). Infine, come spiega l'avvocato Nicola Sponza, legale di sette dei nove portuali rinviati a giudizio, c'era l'accusa di lesioni semplici per un altro imputato, «decaduta dopo la decisione dell'agente coinvolto di rimettere la querela. Siamo prossimi alla prescrizione, ma il processo deve andare avanti. I lavoratori portuali sono convinti della bontà della propria azione. Le istanze sollevate in occasione di quello sciopero - continua il legale - allora erano estranee al dibattito pubblico, al punto da definire i protagonisti di quella vicenda dei visionari, mentre oggi sono entrate nel confronto politico». Ieri il Clpt in una nota ha spiegato che «i lavoratori hanno deciso di andare avanti perché sono stati e sono nel giusto.

Perché difendere la propria dignità, le proprie condizioni salariali e di salute, e pretendere l'applicazione di norme statali e internazionali non può essere un crimine.

Se oggi tutti riconoscono che l'unico strumento per garantire lavoro pagato dignitosamente, tutelato e stabile, nonché per la creazione di nuovi posti di lavoro è l'Allegato ottavo del Trattato di pace, è stato solo grazie ai lavoratori rinviati a giudizio e alle centinaia di loro colleghi che hanno preso parte a quella manifestazione».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

ELISA COLONI





## Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

l' incontro con il presidente dell' autorità di sistema

### Tutti i nodi di Portorosega nel vertice con D' Agostino

*In ballo il piano sulla riorganizzazione delle aree e l' aumento degli operatori a fronte del calo dei traffici. Possibile incarico a Signore da dirigente nello scalo*

GIULIO GARAU

Nuova gestione dell' **Autorità** di **sistema** non ancora avviata, dopo lo stop del piano operativo di riorganizzazione delle aree e soprattutto delle concessioni, infrastrutture da completare (banchine da asfaltare, impianti, interventi sulle ferrovie). Ma anche adeguamento dei contratti delle maestranze degli operatori portuali da terminare per evitare i dumping salariali e dei diritti (solo pochi giorni fa il passaggio di 17 lavoratori della MarterNeri ora F2i al contratto nazionale dei porti). Poi le grandi infrastrutture tutte da rivedere come la parte logistica, l' escavo del canale di accesso per portare i fondali a -12,50 e l' elettrificazione delle banchine.

È un mare di nodi aperti, tutti da risolvere, quello del porto di Monfalcone che sembra sempre sul punto di decollare e alla fine non decolla mai. E che ora per l' ennesima volta il Comune cerca di mettere a fuoco con l' ennesimo vertice con il presidente dell' **Autorità** di **sistema**, Zeno D' Agostino. I temi che mette sul tavolo anche nella riunione di oggi il Comune sono sempre quelli, importanza internazionale del porto e sviluppo portuale, contratti portuali unitari, potenziamento del servizio ferroviario, concessioni, stato dell' arte.

L' obiettivo è quello di ottenere, anche alla presenza dei sindacati, un crono-programma dal presidente per capire "come e se" potrà essere avviato un rilancio dello scalo. Che però, di fronte a tante variabili da dover ancora affrontare, alla fine presenta un panorama piatto da troppi anni ormai. E, come sottolineato da qualche operatore, con una "torta" di traffici che è sempre quella, non si è ingrandita: i traffici sono rimasti sempre gli stessi, in compenso sono aumentati i commensali al tavolo.

Quattro le imprese che lavorano nello scalo, la Cetal (Gruppo Grimaldi) che si occupa del traffico delle automobili, MarterNeri (ora del big logistico F2i) che come anche la Compagnia portuale (anche questa in trattativa per il passaggio a F2i) e la Midolini si occupano di traffico di rinfuse con qualche "diversivo" come i trasporti speciali di yacht e megastrutture (della Cimolai).

Una realtà portuale che non ha visto negli anni aumentare i traffici, anzi, dopo la crisi finanziaria e ultimamente anche per il Covid (si tratta degli ultimi dati) ha visto un calo delle movimentazioni del 30%. A incidere soprattutto il calo del mercato dell' auto oltre che dei vari prodotti, cellulosa e in particolare le bramme.

C' è ancora tutto da mettere a posto, ma sindacati e Comune chiedono un rilancio e soldi per le infrastrutture al presidente D' Agostino dal quale si pretenderanno impegni precisi e date. Anche se in realtà quello che deve crescere per lo scalo è il volume dei traffici.

Ma c' è anche un' ultima questione che dovrebbe tenere banco oggi. La presenza di un dirigente dedicato per il porto di Monfalcone, un punto di riferimento dopo l' uscita del segretario generale, Mario Sommariva. Ma su questo punto qualche notizia, o meglio, qualche indiscrezione c' è. E come già riferito riguarda l' ex direttore dell' Azienda speciale porto, Sergio Signore, che ora è passato dirigente dopo la vendita della stessa Aspm e delle proprietà (per 15 milioni)



Comunicazione speciale

farmacia laboratorio  
**VISINTIN**

**IN QUESTA FARMACIA PUOI EFFETTUARE OGNI GIORNO IL TAMPONE RAPIDO a 26 €**

IL SERVIZIO SARÀ ESEGUITO DA OPERATORI SANITARI QUALIFICATI

Per prenotare il test: 3534039729

Via XXV Aprile | San Pier d'Isorzo | T. 0481.70135 | www.farmaciovisintin.it

all' **Autorità** di **sistema**.

Signore ora è dirigente responsabile della Direzione affidamenti e servizi dell' Authority, sia dello scalo di Monfalcone che di quello di Trieste. Sta affiancando da tempo Fabio Rizzi che è un mega direttore e dirige le attività portuali di tutti e due gli scali. Ma che a breve (si parla di un anno, forse un anno e mezzo) potrebbe andare in pensione. E a sostituirlo (secondo le indiscrezioni una cosa già decisa) potrebbe essere proprio lo stesso Signore, capo operativo di tutti e due i porti grazie alla sua grande



## Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

---

esperienza maturata.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

la riflessione

### Il dem Moretti «Ricollocare quei fondi dell' escavo»

GIULIO GARAU

«Il parere del Provveditorato delle opere pubbliche sull' escavo del canale di accesso al Porto di Monfalcone dovrebbe far riflettere sulla necessità, a più di 20 anni dal primo finanziamento sullo scavo a 12,50 metri, di un intervento che ogni giorno trova sulla sua strada sempre nuovi ostacoli».

Riflessioni che il dem in Consiglio regionale, Diego Moretti, aveva più volte espresso e ora ribadisce chiedendosi se ha più senso pensare a un dragaggio.

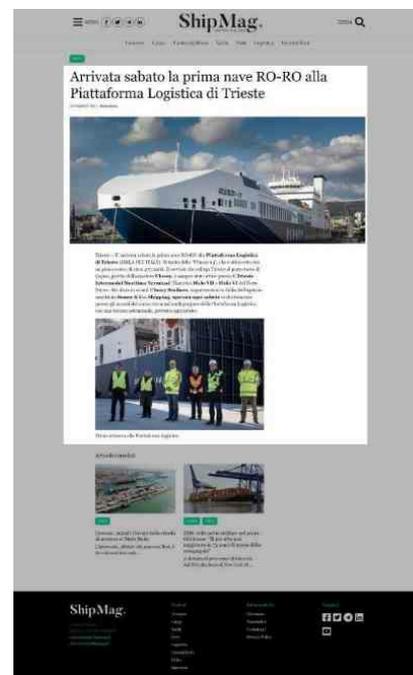
«Ormai è chiaro - aggiunge - che non c' è altra strada che rifare completamente il progetto e ripartire con l' iter, che significherebbe perdere altri anni. Bisogna essere realisti: dopo i fondi del Recovery plan, che l' **Autorità di Sistema** ha in programma di destinare anche a Portorosega, dopo oltre due decenni di attesa (e aver perso l' occasione per significativi investimenti privati) è forse il caso di ripensare all' investimento sull' escavo, e destinare i 16 milioni di euro di fondi regionali ad altri interventi di sviluppo del porto monfalconese».

--

The collage contains two main parts. The top part is a snippet from a newspaper article titled 'Tutti i nodi di Portorosega nel vertice con D'Agostino'. It features a photo of a man in a suit and sunglasses. The bottom part is a blue and white advertisement for 'farmacia laboratorio VISINTIN'. The ad text reads: 'IN QUESTA FARMACIA PUOI EFFETTUARE OGNI GIORNO IL TAMPONE RAPIDO a 26 € IL SERVIZIO SARÀ ESEGUITO DA OPERATORI SANITARI QUALIFICATI'. It also includes contact information: 'Per prenotare il test: 3534039729' and the address 'Via XXV Aprile | San Pier d'Isorzo | T. 0481.70135 | www.farmaciovisintin.it'.

### Arrivata sabato la prima nave RO-RO alla Piattaforma Logistica di Trieste

Trieste E' arrivata sabato la prima nave RO-RO alla Piattaforma Logistica di Trieste (HHLA PLT ITALY). Si tratta della Ulusoy-14, che è attraccata con un pieno carico di circa 273 unità. Il servizio che collega Trieste al porto turco di Çeme, gestito dall'armatore Ulusoy, è sempre stato attivo presso il Trieste Intermodal Maritime Terminal (Timt) tra Molo VII e Molo VI del Porto Nuovo. Ma d'ora in avanti Ulusoy Sealines, rappresentata in Italia dall'agenzia marittima Samer & Co. Shipping, opererà ogni sabato esclusivamente presso gli accosti del nuovo terminal multipurpose della Piattaforma Logistica, con una toccata settimanale, prevista ogni sabato.



## La colletta dei Vip per i No navi è un colpo al cuore

Marco Gorin\* Venezia non muore perché passa una nave per il bacino di San Marco, Venezia muore perché quella nave qualcuno non la vuol più far passare, neanche con le dovute misure e tutte le precauzioni del caso. Purtroppo non è stato solo il Covid a farle allontanare, il **porto** crocieristico è fermo dall'acqua alta del novembre 2019, ma è bloccato in verità da anni di assenza di scelte, di disinformazione e di fake news dilagate in tutto il mondo.

Le decisioni che da tempo aspettiamo sul futuro del nostro **porto** speriamo invece si basino su informazioni corrette.

Quello stesso **porto** che oggi, giorno dopo giorno mostra un lato di sé sempre più pesante, desolante ed umiliante, quello di un'eccezione mondiale che sta per morire.

Le soluzioni per risolvere questo annoso groviglio di problemi ci sono, è necessario e urgente dare un futuro a migliaia di lavoratori, garantendo dignità a loro e a alle loro famiglie che oggi sono in forte sofferenza.

Ed è in questo contesto che leggere che Vip del mondo dello spettacolo partecipano alla colletta per contribuire a pagare una multa dovuta a fronte di azioni vandaliche fa davvero male.

Quelle azioni, non solo hanno messo a rischio l'incolumità di passeggeri, marinai, operatori e cittadini ma hanno contribuito a deteriorare l'immagine della nostra città, del suo **porto** e del suo futuro. Non so se ci hanno pensato quei Vip prima di associare la loro immagine a questa battaglia, che non ha nulla di green o di sostenibile ma che è davvero insopportabile per le famiglie e le persone che da sempre credono in un futuro portuale della città. Un futuro che può e deve essere compatibile con la crescita della città e dei suoi abitanti, già perché anche noi portuali siamo abitanti di questa città.

E chi decide di prendere la cittadinanza a Venezia dovrebbe quanto meno approfondire tutti gli aspetti del territorio in cui risiede prima di portare bandiere ideologiche!

Quest'ultimo episodio non fa che aggiungere tristezza e sconforto a quelle migliaia di lavoratori che nutrono ancora una flebile speranza di ripresa della propria attività per ricominciare a vivere con dignità e a testa alta.

\*Presidente © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## ORMEGGIATORI VENEZIA



## A rilento lo scavo dei canali L' allarme degli operatori

*I titolari riuniti per la crisi dei container a causa dei tempi lunghi delle operazioni Deborah Onisto invita in audizione in Comune il commissario Zincone: «Subito un tavolo congiunto»*

ELISIO TREVISAN

PORTO MESTRE Quelli che si possono fare verranno ultimati in 4 anni, anche a causa dei mille ostacoli posti dalla burocrazia e dai burocrati, per cui nel frattempo le navi più grandi continueranno a star lontano dal porto di Venezia e il rischio è che se ne vadano definitivamente in altri porti perché 4 anni, per un armatore, sono un tempo enorme ed economicamente non considerabile; e poi ci sono gli scavi che non si possono effettuare come quelli nel canale dei Petroli per mettere in sicurezza le sponde delle casse di colmata ed impedire che il canale, una volta scavato, torni a riempirsi dopo pochi mesi a causa dei fanghi che continuano a scivolare sul fondo: in questo caso sono stati di nuovo bloccati perché, dopo che tutte le autorizzazioni erano state concesse, il ministero della Transizione ecologica ha imposto di sottoporre il progetto a Via nazionale (Valutazione d' impatto ambientale).

LA CONTA DEI DANNI È uno dei più gravi problemi che assillano lo scalo lagunare e purtroppo non è l' unico. Gli operatori riuniti nella Venezia Port Community si sono incontrati alla fine della scorsa settimana per fare il punto della situazione che è drammatica ma e il timore è che l' abnegazione e i sacrifici assieme ai lavoratori, alla lunga, non siano più sufficienti per garantire l' operatività, per cui continuano a restare mobilitati.

«Per quanto riguarda il progetto del marginamento delle casse di colmata siamo a fianco del commissario straordinario del Porto, **Cinzia Zincone**, e se farà ricorso, siamo pronti a farlo anche noi» si sono detti gli operatori, anche perché, specialmente per i container, è indispensabile recuperare al più presto il pescaggio del canale Malamocco-Marghera per non perdere definitivamente la linea diretta con l' Estremo Oriente interrotta ormai già da tre anni. Se da un lato per i container ci sono grossi problemi, dall' altro per le crociere è un disastro e gli operatori tornano a chiedere al Governo che metta finalmente in atto quanto deciso dall' ultimo Comitato riguardo agli approdi temporanei a Marghera per le navi bianche più grandi, altrimenti anche quel poco di stagione che si potrà salvare per il 2021 rischia di saltare. Oltretutto tra questi due macigni, in mezzo si sono aggiunti gli ostacoli posti dal Mose e dalla conca di navigazione costruita sbagliata e pure rotta che, così, non consente alle navi di entrare in porto. Per non parlare, infine, delle concessioni per i terminalisti che scadono tra 12 mesi e non si sa ancora come verranno rinnovate, per cui si rischia che gli investitori se ne vadano. Se, nonostante tutto questo, il porto è ancora vivo, insomma, è un miracolo, e se ne rende conto anche Deborah Onisto, capogruppo di Forza Italia in Comune e presidente della quarta commissione che ha invitato per un' audizione la commissaria **Zincone**: «Non posso che apprezzare il polso fermo e la competenza con cui sta affrontando le problematiche, e soprattutto condividere le sue parole che denunciano uno scollamento non tollerabile tra enti ai vari livelli. La **Zincone** ha ribadito, ed è vero, che nella protesta contro la decisione del ministero della Transizione ecologica di effettuare la Via per il canale dei Petroli vi è la consapevolezza che, se non abbiniamo al rispetto delle norme quei sani principi di semplificazione, efficienza e leale collaborazione istituzionale, possiamo, sin d' ora, archiviare qualsiasi ipotesi di proficuo ricorso ai fondi del Recovery Fund, di autentico recupero ambientale della laguna, di recupero produttivo e occupazionale del Sistema



Portuale Veneto».

LA PROPOSTA La Onisto propone, perciò, un tavolo congiunto urgente tra Porto, Comune e Regione che, al pari della Liguria e del Friuli Venezia Giulia per i propri porti, è chiamata a difendere lo scalo veneziano dato che, anche in base all' articolo 117 della Costituzione, ha poteri concorrenti con lo



## Il Gazzettino

Venezia

---

Stato in tale materia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

turismo. partenze bloccate ormai da febbraio del 2020

## Costa Crociere, scatta l'ennesimo rinvio si ripartirà il 1° maggio

*La nota della compagnia: con le attuali regole non possiamo garantire la migliore esperienza di viaggio*

Ferme da fine febbraio 2020, le crociere di Costa ripartiranno a maggio, con uno slittamento di due mesi rispetto alla data inizialmente prevista del 27 marzo.

Un ennesimo rinvio che denota la difficoltà del settore crocieristico, con la compagnia che ha il suo homeport a Savona, dove si era prefissa, in epoca pre-covid, di raggiungere il milione di passeggeri. Il nuovo stop dovuto alla pandemia è un'ulteriore doccia fredda non solo per l'armatore ed i suoi dipendenti, ma anche per il **porto** e l'indotto, con i tanti fornitori che lavorano con Costa. Secondo uno studio che la compagnia aveva commissionato a Deloitte & Touche, Università di Genova e Università di Amburgo, la cifra media che ogni passeggero spende in un **porto** europeo è di 74,60 euro a testa. Inoltre lo studio ha stimato che il contributo economico del Gruppo Costa fino ad ora a Savona è stato di 125 milioni di euro e 700 posti di lavoro.

Costa spiega in una nota i motivi che del nuovo rinvio delle crociere. «La decisione - dice la società - è stata presa in considerazione delle restrizioni ancora in vigore in Italia e in altri Paesi europei per contenere l'epidemia di Covid-19. Tali misure, infatti, non consentono alla Compagnia di offrire ai propri ospiti la migliore esperienza di vacanza in crociera, soprattutto per quanto riguarda le escursioni. In base al nuovo programma, la prima partenza disponibile di Costa Smeralda sarà quella del 1° maggio. L'itinerario, che rimane invariato, porterà gli ospiti alla scoperta delle più belle località italiane, grazie a mini-crociere di 3 e 4 giorni o in alternativa un'intera crociera di 7 giorni, con scali a Savona, La Spezia, Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari». Dal 12 giugno Costa Smeralda tornerà invece a proporre crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale, con tappe in Italia (Savona, Civitavecchia e Palermo), Francia (Marsiglia) e Spagna (Barcellona e Palma di Maiorca).

Riviste anche le partenze della Costa Luminosa, con crociere di una settimana in Grecia e Croazia, con partenza il 16 maggio da Trieste. La ripresa delle crociere Costa continuerà sulla base del Costa Safety Protocol. Tra le misure previste ci sono la riduzione del numero di ospiti, test con tampone per tutti gli ospiti e per l'equipaggio, controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra a bordo della nave. e.r. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



L' economia del mare

Porto, prove di dialogo Bucci convoca il 29 i sindacati dei trasporti

L' oggetto della mail è un po' tecnico, con quel gergo a cui a volte si ricorre: " Proposta operatività monitoraggio lavoro portuale". La sostanza è comunque il tentativo di favorire il dialogo fra le parti, dopo lo sciopero che a inizio marzo ha bloccato il porto di Genova. Interessante che l' invito mandato ai sindacati dei trasporti arrivi dalla segreteria del sindaco di Genova. Sarà lui, infatti, Marco Bucci, affiancato dall' assessore allo Sviluppo Economico e Portuale Francesco Maresca, a dialogare con i sindacalisti sul futuro prossimo del porto. La lettera che il presidente dell' **authority** Paolo Signorini ha potuto leggere, senza che la stessa gli venisse ufficialmente consegnata e protocollata, ha incrinato le solide alchimie che da decenni sorreggono il porto di Genova. Ora è necessario capire al più presto se si sia trattato di un incidente di percorso oppure se la situazione resti complicata al punto che presto potrebbero essere decise altre iniziative di protesta. In videoconferenza, perché così impone il protocollo delle norme anti- Covid, il sindaco troverà i segretari generali Mauro Scognamiglio ( Fit-Cisl), Enrico Poggi ( Filt - Cgil), Roberto Gulli (UILtrasporti Liguria).

Data e ora sono già fissati, lunedì 29 marzo alle 14, e l' incontro servirà appunto a capire quali margini di dialogo ci siano dopo la protesta di inizio mese. Il confronto sul futuro dell' organizzazione del lavoro in porto, in realtà, non si è mai interrotto. La Compagnia Unica ha sempre tenuto aperti i vari tavoli di confronto con i singoli terminalisti, ma anche su questo fronte non tutto è andato per il verso giusto. Proprio la partita più delicata ed economicamente robusta per le giornate di lavoro garantite ai soci, quella del terminal Psa di Pra', è ripreso con un " vulnus" da un milione di euro, quello cioè che sembra essersi scavato fra prestazione fornita e compenso versato.

Nei giorni scorsi, intanto, anche privati e **authority** sono tornati a incontrarsi. Il presidente di Confindustria Genova Giovanni Mondini, con il leader dei terminalisti Beppe Costa, sono tornati a palazzo San Giorgio per incontrare il presidente Paolo Signorini. Posizioni sostanzialmente ferme sulla lettera incriminata, con l' **authority** che ne chiedeva la sconfessione ufficiale e i privati che hanno ribadito come quel testo fosse una manifestazione di disagio reale, senza però i crismi del documento ufficiale. Forma a parte, conta sempre la sostanza ed è proprio da qui che bisogna ripartire per spazzare via le nubi dal cielo sopra il porto di Genova. L' operazione non è semplice, ma non è nemmeno impossibile. Anche dal tavolo di confronto organizzato dal sindaco Bucci potranno arrivare in proposito segnali importanti. L' obiettivo finale resta però la condivisione di una nuova organizzazione del lavoro che tenga conto delle singole istanze, ma sappia poi superarle nell' obiettivo superiore dello sviluppo del porto. Ci si riuscirà?

- (massimo minella)



## Comune Genova: via libera al documento di Pianificazione strategica dell' Autorità di sistema portuale Mar Ligure Occidentale.

(FERPRESS) Genova, 22 MAR Via libera dalla giunta comunale di Genova, su proposta degli assessori all'Urbanistica Simonetta Cenci e allo Sviluppo economico portuale e logistico Francesco Maresca, al documento di Pianificazione strategica dell'**Autorità** di **sistema** portuale Mar Ligure Occidentale. Il documento, che sarà presentato nelle commissioni congiunte IV -V e in due sessioni di commissione lunedì e mercoledì prossimi, per poi passare in consiglio, comprende quattro macroaree di pianificazione: aree portuali a servizio dello scalo; aree demaniali di interesse operativo portuale da co-pianificare; aree di interazione porto-città di carattere urbano; aree extra demaniali di rilevante interesse portuale oltre che urbano per cui è necessario il coinvolgimento, nella co-pianificazione, di tutti i soggetti portatori di interesse. Il documento è propedeutico al Piano regolatore portuale dello scalo di Genova. Il Comune di Genova, nell'ambito della fase partecipativa, ha indicato alcuni aspetti prioritari per lo sviluppo infrastrutturale, economico e ambientale del porto, definendo alcune linee di intervento. Sono state individuate spiega l'assessore Cenci le aree di interazione porto-città e le aree demaniali di carattere urbano, per le quali si demanda alla pianificazione comunale. Abbiamo indicato alcuni temi di co-pianificazione con l'**Autorità** portuale, sulla destinazione delle aree demaniali di interesse portuale e urbano, inserite nei grandi progetti della città, come il Waterfront di Levante, Hennebique e il ribaltamento a mare, che sono strategici nella visione della Genova del futuro. Sul Waterfront di Levante, l'obiettivo è completare il processo di delimitazione delle aree destinate a usi urbani e portuali, con conseguente utilizzo nella nuova darsena nautica. Dal dialogo con l'**Autorità** di **sistema** portuale dice l'assessore Cenci sono stati definiti il nuovo quartiere fieristico, gli affacci di pertinenza sui canali, il canale navigabile costeggiato a monte dalla passeggiata ciclopedonale dalla nuova darsena al Porto Antico, inserendo in un contesto funzionale alle attività e al rapporto con il tessuto urbano della filiera dei grandi yacht e riparazione navali. Nel documento di Pianificazione, il Comune di Genova pone l'attenzione al completamento degli interventi infrastrutturali dell'ultimo miglio, all'interno e all'esterno del porto, contenuti nel decreto Genova e nei successivi decreti attuativi, in particolare per la connessione tra il **sistema** infrastrutturale viario terrestre di Ponente e di Levante, ottimizzazione del traffico di attraversamento cittadino dei flussi collegati ai traghetti, al nuovo terminal crociere. Le aree di interazione tra porto e città sono molteplici spiega l'assessore Maresca la pianificazione condivisa tra amministrazione comunale e **autorità** di **sistema** portuale, ascoltando tutti i soggetti economici e le comunità coinvolte, è indispensabile per dare un nuovo impulso alla blue economy e nel contempo individuare un equilibrio di sviluppo sostenibile. I progetti di Prà Palmaro, le nuove possibilità di sviluppo per la nautica tra Pegli e Multedo, la riqualificazione di spiagge sdemanializzate, lo sviluppo di funzioni produttive sostenibili a Ponente sono tasselli fondamentali per l'idea di sviluppo portuale del futuro. Tra le aree portuali oggetto di co-pianificazione tra Comune e **Autorità** portuale anche la nuova diga foranea e la ricollocazione in porto dei depositi costieri, in linea con le decisioni prese nel 2020 dalle amministrazioni, preservando la sicurezza del tessuto produttivo e urbano circostante. Sullo sviluppo logistico conclude l'assessore Maresca bisogna accelerare sul completamento delle infrastrutture di interconnessione dell'ultimo miglio. Con la zona logistica semplificata, introdotta con il decreto Genova, la città potrà fruire di un'occasione importante per il rilancio di alcune aree portuali e retroportuali oggi sotto utilizzate e dal basso



rendimento economico, trasformandole in una piattaforma logistica a servizio del primo porto del Mediterraneo, creando ricchezza

---



# FerPress

Genova, Voltri

---

per la città.

## Caos autostrade, Spediporto: "Danni incalcolabili, Genova sarà bollino nero per 10 anni"

*Cantieri senza fine in Liguria, alcuni armatori introducono aumenti tariffari per le merci che passano da Genova*

Fabio Canessa

**Genova.** 'Genova ha subito più di altri porti la fragilità del sistema di infrastrutture della Liguria, e infatti nessuno è andato così male come noi. Alcuni armatori hanno deciso di introdurre aumenti tariffari per coprire i maggiori costi derivanti dai trasporti stradali: questi segnali dicono che rischiamo di essere segnati col bollino nero per i prossimi dieci anni'. A lanciare l'allarme è Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto e tra i riferimenti del comitato Salviamo **Genova** e la Liguria, che guarda già oltre il nuovo carico di danni generato dai cantieri degli ultimi mesi. Perdite su perdite che andranno aggiunte al conto già presentato nei mesi scorsi al ministero dei Trasporti e mai pagato, nemmeno in parte. 'Per quanto riguarda la partita dei ristori siamo fermi - spiega Botta -. Aspettiamo ancora la convocazione della direzione generale del Mit. C'è l'impegno di Aspi e del Mit a condividere il piano interventi, ma il quadro si prospetta complicato e piuttosto lungo'. C'è tuttavia la consapevolezza che non sia più sufficiente ragionare in termini di ristori (peraltro mai arrivati, a parte quelli legati al crollo del ponte Morandi). 'I danni sono incalcolabili - scandisce Botta -. Eseguire manutenzioni regolari negli ultimi 30 anni avrebbe comportato un disagio minimo, invece l'urgenza porta a dover fare scelte molto dure. Per quanto si lavori a piani di intervento sostenibili, la realtà non è questa e tutti i giorni sulle autostrade liguri ci sono code severe per ore e ore'. Il tema è che il **porto di Genova** continua a perdere quel poco di competitività che aveva in virtù della sua posizione strategica. E così le merci prendono già oggi altre strade. 'Il riconoscimento della mancanza di continuità territoriale può essere un aiuto economico importante, poi servirà una massiccia decontribuzione, e da parte del Mit una severa attività di controllo sulle tempistiche degli interventi, flessibilità dei cantieri, lavori h24, e ridurre i cantieri nei periodi sensibili. Pensiamo come sarebbe Pasqua in un periodo normale con migliaia di turisti'. Col nuovo ministro Enrico Giovannini il dialogo è ancora tutto da avviare. 'Ci stiamo confrontando con la struttura tecnica, che è rimasta la stessa - spiega Botta - ma ormai aspetteremo la fine di maggio per quantificare un altro semestre di danni. Per alcuni settori non è facile, ad esempio il turismo si è fermato anche per l'emergenza Covid e non è facile capire quali siano state le perdite dovute ai cantieri'. L'impressione, però, è che nulla si muoverà finché non si chiuderà la trattativa Atlantia-Cdp e quindi il dossier concessioni. Nel frattempo **Genova** aspetta, come sempre, soffocata dal traffico. Foto Marina Torre (gruppo Facebook Autostrade Chiare)



## Zona logistica semplificata per porto e retroporto di Genova

Redazione

GENOVA Servirà a sollecitare l'istituzione del Comitato di Indirizzo e dare avvio, quindi, all'operatività della Zona logistica semplificata la nota firmata dal presidente dell'AdSp del mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, il Commissario straordinario Marco Bucci e il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. Dopo un confronto che ha coinvolto i Ports of Genoa, Regione Liguria e Comune di Genova, nonché Regione Piemonte, Lombardia e Emilia Romagna, insieme a stakeholder pubblici e privati, è stato predisposto il Piano di sviluppo strategico che potrebbe essere posto fin da subito all'attenzione del Comitato di indirizzo per l'approvazione e quindi l'avvio operativo della ZIs, rappresenta la sintesi del dialogo tra gli attori locali e territoriali. I contenuti del Piano sono già stati armonizzati nell'ambito della Pianificazione di sistema che sta per essere finalizzata con l'approvazione del Documento di pianificazione strategica. Pur nelle molteplici evoluzioni che dal 2018 ad oggi hanno caratterizzato il dettato normativo, le Regioni hanno espresso fin da subito la richiesta di partecipazione all'organo di gestione della ZIs Porto e retroporto di Genova e ora si attende la nomina del Commissario di Governo e dei rappresentanti del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e del ministero per il Sud e la Coesione territoriale. Il Piano di sviluppo strategico si articola in tre capitoli. Nel primo viene descritto lo scenario economico e logistico in cui si inserisce la Zona logistica semplificata; l'attenzione si focalizza sulle specializzazioni dell'ambito territoriale e sulle filiere economiche il cui sviluppo sarà promosso dalla ZIs. Il secondo capo si concentra principalmente sulla perimetrazione delle aree e sulle semplificazioni amministrative, mentre la terza sezione propone un modello di governance volto alla promozione commerciale e al supporto di potenziali investitori. Come evidenziato nel Piano di sviluppo strategico, la ZIs produrrebbe benefici in termini di semplificazioni e agevolazioni, con particolare riferimento allo snellimento delle procedure e all'autorizzazione unica. Inoltre, la Zona logistica semplificata è un'occasione per attivare iniziative di marketing che abbiano come obiettivo anche la riqualificazione delle aree portuali e urbane attraverso servizi ad alto valore aggiunto, la transizione al digitale e nuove tecnologie, e la sostenibilità sociale e ambientale delle attività logistiche e produttive.



## Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto di Genova

Il Presidente di AdSP **Paolo Emilio Signorini**, il Commissario Straordinario Marco Bucci e il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti hanno firmato una nota per sollecitare l'istituzione del Comitato di Indirizzo e dare avvio, quindi, all'operatività della Zona Logistica Semplificata (ZLS) istituita con la legge 130/2018. A seguito di un proficuo confronto che ha coinvolto i Ports of Genoa, Regione Liguria e Comune di Genova, nonché Regione Piemonte, Regione Lombardia e Regione Emilia Romagna, insieme a stakeholder pubblici e privati, è stato predisposto il Piano di Sviluppo Strategico. Il documento, che potrebbe essere posto fin da subito all'attenzione del Comitato di Indirizzo per l'approvazione e quindi l'avvio operativo della ZLS, rappresenta la sintesi del dialogo tra gli attori locali e territoriali. I contenuti del Piano sono già stati armonizzati nell'ambito della Pianificazione di Sistema che sta per essere finalizzata con l'approvazione del Documento di Pianificazione Strategica. Pur nelle molteplici evoluzioni che dal 2018 ad oggi hanno caratterizzato il dettato normativo, le Regioni hanno espresso fin da subito la richiesta di partecipazione all'organo di gestione della ZLS "Porto e Retroporto di Genova" e ora si attende la nomina del Commissario di Governo e dei rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e del Ministero per il Sud e la Coesione territoriale. Il Piano di Sviluppo Strategico si articola in tre capitoli. Nel primo viene descritto lo scenario economico e logistico in cui si inserisce la Zona Logistica Semplificata; l'attenzione si focalizza sulle specializzazioni dell'ambito territoriale e sulle filiere economiche il cui sviluppo sarà promosso dalla ZLS. Il secondo capo si concentra principalmente sulla perimetrazione delle aree e sulle semplificazioni amministrative, mentre la terza sezione propone un modello di governance volto alla promozione commerciale e al supporto di potenziali investitori. Come evidenziato nel Piano di Sviluppo Strategico, la ZLS produrrebbe benefici in termini di semplificazioni e agevolazioni, con particolare riferimento allo snellimento delle procedure e all'autorizzazione unica. Inoltre, la Zona Logistica Semplificata è un'occasione per attivare iniziative di marketing che abbiano come obiettivo anche la riqualificazione delle aree portuali e urbane attraverso servizi ad alto valore aggiunto, la transizione al digitale e nuove tecnologie, e la sostenibilità sociale e ambientale delle attività logistiche e produttive. La ZLS è una misura scaturita dall'attuazione dell'art. 7 comma 1 della legge 130/2018 e rappresenta un intervento nato dall'emergenza ma con la finalità di rafforzare un sistema portuale e logistico che, da un lato rappresenta una risorsa indispensabile per il tessuto economico-sociale della Regione e, dall'altro, espande i propri effetti sull'hinterland del sistema. Pubblicato il 22 / 3 / 2021.



## DOMANI, MARTEDI' 23, CONFERENZA STAMPA DI PRESENTAZIONE 5° EDIZIONE GENOVA SHIPPING WEEK

Redazione

Domani martedì 23, alle 12, nella Sala della Trasparenza di Regione Liguria, si svolgerà la conferenza stampa di presentazione della 5<sup>a</sup> edizione della Genoa Shipping Week, in programma dal 4 al 10 ottobre 2021. Intervengono Giovanni Toti Presidente Regione Liguria Marco Bucci Sindaco di Genova Amm. Isp. (CP) Nicola Carlone Direttore Marittimo Liguria Comandante del **Porto** di Genova Paolo Emilio Signorini Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Pessina Presidente Assagenti Genova Carlo Silva Presidente Clickutility Team Per garantire il rispetto delle regole anti Covid-19, i colleghi interessati a partecipare alla conferenza stampa sono pregati di inviare una mail di conferma entro le ore 11 di domani, martedì 23 marzo. Sarà possibile seguire la conferenza stampa collegandosi al seguente link di Zoom:



[https://clickutilityteam.zoom.us/webinar/register/WN\\_NgSeYSgaRpSizNo6R3bLIQe](https://clickutilityteam.zoom.us/webinar/register/WN_NgSeYSgaRpSizNo6R3bLIQe) sulla pagina Facebook della Genoa Shipping Week <https://www.facebook.com/genoashippingweek>

## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

le associazioni di categoria

### Tir in coda al porto «Serve un terminal a Santo Stefano Magra»

*L'idea di condurre via treno i container vuoti prende quota «Chiesto un secondo incontro al presidente Sommariva»*

LAURA IVANI

La Spezia Smaltire le code dei tir in entrata ai varchi portuali. E creare una zona a servizio degli autotrasportatori.

Magari proprio nel retroporto di Santo Stefano Magra, nell'ambito del progetto che porterà quest'area a trasformarsi in un interporto.

Sono le questioni che le associazioni di categoria vogliono porre al presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva.

Cna e Confartigianato hanno richiesto un incontro urgente con il numero uno di via del Molo. Per affrontare una questione che non può più essere rimandata.

E per proporre soluzioni, che possano migliorare la qualità della vita per chi opera nell'autotrasporto e per i cittadini che si trovano negli ingorghi causati dai mezzi pesanti incolonnati per entrare nei terminal.

È accaduto anche nei giorni scorsi, nonostante lo scalo commerciale abbia subito un rallentamento dei traffici a causa della pandemia. Arrivano meno portacontainer.

Eppure ne basta una a mandare in tilt il **sistema** degli accessi.

«Abbiamo chiesto un secondo incontro, urgente, di approfondimento - spiega la coordinatrice provinciale della Cna spezzina, Giuliana Vatteroni - Nel primo incontro abbiamo già sottoposto al presidente una serie di punti che riguardano l'autotrasporto, in particolare il problema dei container vuoti che devono essere ritirati dagli autotrasportatori».

L'idea, condivisa con Sommariva, è quella di evitare questo inutile andirivieni su gomma. I vuoti, su questo si concentra il lavoro dell'Authority, in un prossimo futuro verranno spediti direttamente dai terminalisti a Santo Stefano Magra via treno.

Evitando così di far tornare i tir in città per ritirare i vuoti.

C'è poi un problema organizzativo di base.

«Ci sono delle aziende che, pur trovandosi a pochi chilometri dal varco, devono andare a Santo Stefano e poi tornare al terminal **portuale** per ritirare il proprio vuoto».

Abbiamo segnalato il problema delle file agli Stagnoni, un nodo che sottoponiamo all'ente da diversi anni».

Le aree utilizzate in questo momento per smaltire le code e dare un servizio agli autotrasportatori sono diventate insufficienti e inefficaci.

«Anche su questo - conferma Vatteroni - abbiamo chiesto aree idonee, dove l'autotrasportatore che arriva può sostare e trovare una zona servizio che sia dedicata».

Non può essere individuata nella zona degli Stagnoni - boccia la possibilità - perché è una "sacca" chiusa, non ha vie d'uscita e non sarebbe funzionale. Va individuata subito un'altra area. Anche Santo Stefano andrebbe bene, anche in relazione al progetto di sviluppo dell'interporto. Già due anni fa - ricorda infine Vatteroni - avevamo parlato con il Comune di Santo Stefano Magra della necessità di individuare un'area parcheggio in quella zona. Tutto si è bloccato



poi con la pandemia. È arrivato il momento di affrontare la questione».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

l'ammiraglia della costa

### Pasqua senza crociere Rinvio di un mese l'arrivo della Smeralda

L.IV.L.IV.

La Spezia Si allontana di un altro mese il ritorno delle navi da crociera alla Spezia. Salta anche la crociera di Pasqua, con l'approdo di Costa Smeralda che era previsto per venerdì 2 aprile.

L'ammiraglia di casa Costa non punterà la prua sul Golfo dei Poeti fino ai primi giorni di maggio. Ma, nel caso in cui fosse confermato, sarebbe un ritorno breve. Già in giugno la nave cambierà itinerario, inserendo tappe in Sicilia, Francia e in Spagna. E tagliando così lo scalo spezzino. La revisione della programmazione primaverile è stata confermata ieri da Costa Crociere. Il primo maggio dovrebbe salpare Smeralda, la nave a Gnl che si rifornisce proprio alla Spezia. L'itinerario previsto è lo stesso dello scorso autunno, interrotto a causa delle restrizioni relative all'andamento della pandemia. Sette giorni, toccando i porti di Savona, La Spezia, Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari.

Ma con la possibilità di spezzare la vacanza in mini crociere da 3 giorni - Civitavecchia, La Spezia, Savona - o da 4 giorni - Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari.

La necessità di posticipare di un mese la partenza «è stata presa in considerazione delle restrizioni ancora in vigore in Italia e in altri Paesi europei per contenere l'epidemia di Covid-19 - chiariscono dalla compagnia - Tali misure, infatti, non consentono di offrire agli ospiti la migliore esperienza di vacanza in crociera, soprattutto per quanto riguarda le visite delle destinazioni».

Dal 12 giugno Costa Smeralda, come previsto, tornerà nel Mediterraneo Occidentale, salutano La Spezia. Nel porto ligure sono attese altre navi, che le compagnie potrebbero programmare con il rallentamento della pandemia. Smeralda invece punterà su Savona, Civitavecchia e Palermo in Italia, poi Marsiglia, Barcellona e Palma di Maiorca. «La ripresa delle crociere Costa continuerà ad essere supportata dall'implementazione del Costa Safety Protocol - viene annunciato - Il protocollo Costa contiene misure operative relative a tutti gli aspetti dell'esperienza in crociera, a bordo come a terra, che sono state già applicate negli ultimi mesi di operatività delle navi».

Un numero di ospiti ridotto, tamponi a tutti, controllo temperatura a ogni sbarco e imbarco, escursioni protette, distanziamento e sanificazione.

--L.IV.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Nca, ampliamento da 40 milioni di euro L'espansione di Giovanni Costantino

*Inaugurati i nuovi capannoni dentro 'The Italian sea group' che consentiranno il refitting alle navi di oltre 80 metri Assunti nell'anno della pandemia 95 dipendenti a tempo indeterminato: «Qui il lusso si coniuga con lavoro ed efficienza»*

di Cristina Lorenzi CARRARA Tutti ne hanno lodato la capacità e le spiccate doti di professionalità. Si sono riuniti, **autorità** civili, militari e religiose, nell'area di The Italian sea group, per celebrare insieme all'ad Giovanni Costantino il completamento del padiglione che costituisce il primo step del progetto di ampliamento da 40 milioni di euro.

Costantino ha ricordato la presenza delle banche che hanno aiutato nel finanziamento «e delle tre sigle sindacali che hanno voluto essere presenti a questo importante taglio di nastro».

Sottolineando la totale assenza di contagi nelle aree di lavoro, ha illustrato i tre lotti che rendono l'area di Marina una delle più competitive e consentono di ospitare per il refit navi da oltre 80 metri. «Oltre a questo capannone che in sei mesi ha trasformato la vecchia area della carpenteria in metallo in un padiglione di cemento lungo 126 metri e largo 26, abbiamo il bacino di carenaggio in fieri: 50 metri per 160 e come terzo lotto la copertura del bacino con una struttura simile a questa. Il capannone è dotato di due carroporti con una portata 56 - 60 tonnellate e di impianti di aspirazione fumi e polveri all'avanguardia. Il capannone sarà completato da un impianto fotovoltaico da 100 kw, da una cabina elettrica di trasformazione e da un blocco di officine laterali di supporto alle attività». Ringraziando le istituzioni, dal Comune alla capitaneria, all'**Autorità portuale**, fino a regione e ministero, Costantino ha ricordato le burocrazie nell'ottenere permessi «che solo una capa tosta come me è riuscito a superare. Qui abbiamo necessità di correre. Il capannone finito ospita una nave da 66 metri e 1500 tonnellate: la prima commessa di cui abbiamo realizzato la carpenteria e adesso ne curiamo l'allestimento in 28 mesi di lavorazione. Lo stesso sincronismo sta sul bacino che sarà pronto il 25 ottobre stesso giorno in cui esce la nave e ne entra una di 80 metri e un catamarano da 50. Nel 2022 entrerà una nave da 100 metri che stiamo completando».

Nel nuovo capannone potranno essere allestite fino a 2 navi da 75 metri contemporaneamente. Le navi potranno essere varate grazie al bacino affondabile e potranno uscire dalla struttura attraverso le giant doors del capannone sul piazzale antistante di circa 6mila metri. Le opere di ampliamento e ammodernamento del cantiere prevedono, infine, la copertura del bacino esistente mediante una struttura fissa, che permetterà al nuovo capannone di ospitare la costruzione di navi fino a 130 metri di lunghezza, e la costruzione, già in corso, di un nuovo bacino di costruzione lungo 145 metri e largo 50 metri, dotato di nuova "barca porta" che consentirà il refit di circa 8 yacht in contemporanea.

Nel suo intervento Costantino è passato poi a numeri vivi che rendono l'azienda la numero uno nel settore del lusso per il design all'avanguardia e le alte performance dei suoi yacht.

«Abbiamo ottenuto questi grandi risultati grazie a un team di 350 collaboratori e lo scorso anno abbiamo assunto 95 persone a tempo indeterminato e in questi tre primi mesi del 2021 ne abbiamo assunte altre 38. Siamo orgogliosi di tali risultati che completano la nostra visione del territorio che oltre che imprenditoriale ha risvolti sociali».



L'importanza di chi investe in un momento tanto tragico è stata sottolineata dal sindaco Francesco De Pasquale: «Noi siamo sempre vicini a chi investe in lavoro e produzione», dal prefetto Claudio Ventrice che ha parlato di «azienda fiore all'occhiello del territorio che inverte la triste tendenza di questo periodo». Parole di elogio e soddisfazione anche da parte del comandante della capitaneria Luciano Aloia

---



## La Nazione (ed. Massa Carrara)

### Marina di Carrara

---

e dal rappresentante del Porto Luigi Bosi. Infine la benedizione del vescovo Gianni D' Ambrosio che «ha abbandonato impegni a Piacenza per essere presente a un evento di tale levatura».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

### La delibera dell' Autorità di sistema

## Piano regolatore del porto, al via il progetto Affidato lo studio paesaggistico a Mauro Ciampa

CARRARA L' **Autorità portuale** ha affidato l' incarico di redigere il nuovo piano regolatore del porto. L' architetto Mauro Ciampa di Pisa ha vinto la gara per disegnare il futuro assetto del porto che prevede l' ampliamento della banchina Città di Massa.

Nella determina il dirigente del porto Luigi Bosi scrive che «il piano regolatore **portuale** risale al 1981 ed è ormai obsoleto e inadeguato a sostenere i futuri sviluppi». Un progetto che viene dopo l' accordo di programma tra Regione, **Autorità portuale** e Comune che prevede di «consentire un idoneo sviluppo futuro del porto, che coniughi le attività commerciali, cantieristiche, crocieristiche e diportistiche alla luce del rispetto dell' ambiente». « Di conseguenza - si legge nella determina - è necessaria la redazione di elaborati per la procedura paesaggistica. L' architetto Mauro Ciampa presenta comprovata esperienza nello svolgimento di servizi analoghi e ha presentato una proposta metodologica per lo svolgimento del servizio e un preventivo da 37mila euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Tirreno

Livorno

LUCA SALVETTI. Guarda a un sistema ampio che vada oltre i due scali e migliori l' economia di tutta l' area: «Presto avremo la nuova darsena»

### «Guerre senza senso a Livorno e il suo porto servono collegamenti»

ANDREA ROCCHI

**Livorno.** La Toscana costiera batte cassa, rivendicando un ruolo da protagonista e non più subalterno all' area metropolitana. Ma il sindaco di **Livorno**, Luca Salvetti, si guarda bene dal finire stritolato in una polemica interna al Pd che le parole del neosegretario Enrico Letta hanno fatto riemergere più con un intento catartico che altro, quasi a volersi depurare dalle tossine di un dibattito lacerante: Firenze pigliatutto, la costa a bocca asciutta, rappresentazione iconica di una Toscana a due velocità. Salvetti è d' accordo con Letta quando parla dell' urgenza di una metropolitana leggera che colleghi Pisa a Firenze in 25 minuti, quando dice basta alla competizione fra i due aeroporti. E assicura che con il Next Generation, il piano da 1,5 miliardi per accreditarsi sui finanziamenti governativi del recovery fund, «**Livorno** ha riacquisito ruolo di primo piano nella programmazione dello sviluppo in Toscana».

#### Sindaco, cosa gli ha detto Nardella?

«Mi ha telefonato. Dopo le dichiarazioni di Letta voleva condividere l' idea di un asse fra l' area metropolitana e la costa che non si esaurisca con un rapporto fra Firenze e Pisa ma vada oltre. E **Livorno**, ha assicurato, in questo progetto è un elemento fondamentale» Con il sindaco di Firenze era stato protagonista di un acceso botta e risposta a proposito del rigassificatore Eni.

«Ci siamo chiariti. Lui pensava che quella strada potesse essere una soluzione per lo smaltimento di una parte dei rifiuti della piana fiorentina. Gli ho spiegato la nostra posizione, i forti dubbi e ha capito. Da allora ci siamo risentiti spesso, mi ha chiesto spesso valutazioni sulle azioni dei sindaci e con la presentazione del recovery fund di **Livorno** il rapporto con Firenze si è accentuato». **Ma lei è d' accordo con quanto ha detto Letta e cioè che è assurdo farsi la guerra per gli aeroporti?**

«Certo che sono d' accordo.

Ma non è solo una questione di scali aeroportuali. Io credo che la costa debba essere collegata in maniera adeguata attraverso un sistema di infrastrutture moderno. Non è tollerabile che per arrivare a Firenze da **Livorno** ci vogliano due ore. La metropolitana leggera è uno strumento importante che non significa affatto rinunciare a Peretola. Così come è importante potenziare il sistema ferroviario».

#### Voi nel Next Generation avete presentato un progetto per una tramvia veloce di superficie che collega il porto di **Livorno** con piazza dei Miracoli. Pensate sia strategica?

«Sì, dirò di più. A questo collegamento è interessata anche Lucca. Nei giorni scorsi abbiamo avuto un incontro con l' assessora allo Sviluppo di Lucca Chiara Martini approfondendo il tema, già frutto di diversi incontri con l' assessore di Pisa, Dringoli».

Si parla di un' opera da 484 milioni «Sì, ma ci sono anche progetti che sono stati presentati negli anni scorsi e che prevedono soluzioni miste, che escludono la realizzazione ex novo del progetto, ma ci consentono di utilizzare in parte strutture esistenti. Questo ci permetterebbe di avere un quadro finanziario più sostenibile».



Ha detto che il porto di Livorno è cruciale nel sistema infrastrutturale toscano. Intanto però la Darsena Europa è ostaggio di una cozza.



## Il Tirreno

Livorno

---

«Sono già intervenuto e sono stato molto duro su questo.

Ma gli incontri che ho avuto mi fanno capire che una soluzione si sta per trovare. Probabilmente questa vicenda ci farà perdere un paio di mesi».

**Ritiene che qualcosa sia cambiato nella capacità del nostro territorio di giocare un ruolo non più da comparsa nel futuro della Toscana?**

«Credo che ci sia una grande considerazione per il lavoro che abbiamo svolto. Ora si tratta di capitalizzarlo. Queste idee e questi progetti non possono rimanere sulle carte.

E anche il governo deve sostenere questo sforzo. Così possiamo davvero essere protagonista di un nuovo futuro».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Il Tirreno

Livorno

## Raddoppia strada per il Molo Italia

Sono stati consegnati ieri, alla società Ilset di Genova, i lavori di ampliamento della viabilità di accesso al Molo Italia del porto di Livorno. L'intervento, del valore di 800 mila euro, si concluderà in circa quattro mesi, a metà luglio. A lavori terminati, il tratto che dalla Via Pisa raggiunge in 210 metri di lunghezza la radice del Molo Italia, avrà una larghezza pressoché raddoppiata rispetto ai valori originari: da 12,13 a 22,8 metri.

Nel progetto è inoltre prevista una nuova rete di illuminazione pubblica a led per il risparmio energetico sui due lati della strada più un lampione in corrispondenza della rotatoria alla radice del Molo Italia.

**24 ORE IN CITTÀ**

**Incassa il reddito di cittadinanza dai domiciliari**

**Otanta pasti da McDonald's per la mensa della Caritas**

**Redditi negli enti, dossier in vetrina**

**Via di Quercianella domani è chiusa**

**Mense scolastiche su piattaforma web**

**Raddoppio strada per il Molo Italia**

**Fiamme nell'agriturismo Salvato il bosco dal rogo delle rotoballe di fieno**

**Esercitazioni in galleria FA12 chiude una notte da Collesalvati a sud**

livorno

### Via ai lavori al molo Italia

Consegnati alla società Ilset di Genova, i lavori di ampliamento della viabilità di accesso al molo Italia del porto di Livorno. L' intervento, come annuncia l' **Autorità di sistema portuale** di Livorno, (valore di 800mila euro), si concluderà in circa quattro mesi, a metà luglio, e risulta strategico per lo sviluppo di un' area oggi considerata parte integrante del cosiddetto 'porto prodotti forestali, di cui fanno parte anche la banchina n. 41, la Calata del Magnale e la sponda sud della Darsena Pisa. Il progetto nasce dalla necessità di consentire in sicurezza il traffico dei trailer da cellulosa, separandolo dai flussi di traffico.



# Porti: Livorno; al via l' ampliamento della viabilità scalo 'forestali'

*Intervento 800mila euro, per separare flussi traffico*

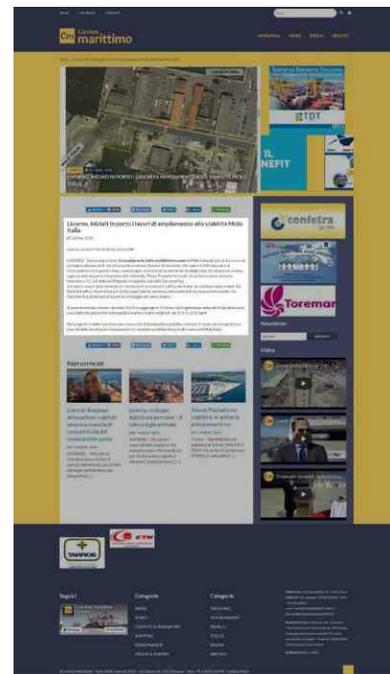
(ANSA) - **LIVORNO**, 22 MAR - Sono stati consegnati stamani, alla società Ilset di Genova, i lavori di ampliamento della viabilità di accesso al molo Italia del porto di Livorno. L' intervento, come annuncia l' Autorità di sistema portuale di Livorno, (valore di 800mila euro), si concluderà in circa quattro mesi, a metà luglio, e risulta strategico per lo sviluppo di un' area oggi considerata parte integrante del cosiddetto 'porto prodotti forestali', di cui fanno parte anche la banchina n. 41, la Calata del Magnale e la sponda sud della Darsena Pisa. Il progetto, come spiegano dalla stessa Authority, nasce dalla necessità di consentire in sicurezza il traffico dei trailer da cellulosa, separandolo dai flussi di traffico che interessano la Darsena Calafati, destinata alla cantieristica e riparazione navale, e la Darsena Pisa, destinata al ricovero e ormeggio dei rimorchiatori. A lavori terminati, il tratto che dalla via Pisa raggiunge in 210 metri di lunghezza la radice del Molo Italia avrà una larghezza pressoché raddoppiata rispetto ai valori originari: da 12,13 a 22,8 metri. Nel progetto è inoltre prevista una nuova rete di illuminazione pubblica a led per il risparmio energetico sui due lati della strada più un lampione in corrispondenza della rotatoria alla radice del Molo Italia. (ANSA).



## **Livorno, iniziati in porto i lavori di ampliamento alla viabilità Molo Italia**

*Livorno, un porto forestali più accessibile*

LIVORNO - Sono iniziati i lavori di ampliamento della viabilità di accesso al Molo Italia del porto di Livorno, la consegna alla società Il set di Genova è avvenuta stamani. L'intervento, del valore di 800 mila euro, si concluderà in circa quattro mesi, a metà luglio, e risulta particolarmente strategico per lo sviluppo di un'area oggi considerata parte integrante del cosiddetto Porto Prodotti Forestali, di cui fanno parte anche la banchina n. 41, la Calata del Magnale e la sponda sud della Darsena Pisa. Il progetto nasce dalla necessità di consentire in sicurezza il traffico dei trailer da cellulosa, separandolo dai flussi di traffico che interessano la Darsena Calafati, destinata alla cantieristica e riparazione navale, e la Darsena Pisa, destinata al ricovero e ormeggio dei rimorchiatori. A lavori terminati, il tratto che dalla Via Pisa raggiunge in 210 metri di lunghezza la radice del Molo Italia avrà una larghezza pressoché raddoppiata rispetto ai valori originari: da 12,13 a 22,8 metri. Nel progetto è inoltre prevista una nuova rete di illuminazione pubblica a led per il risparmio energetico sui due lati della strada più un lampione in corrispondenza della rotatoria alla radice del Molo Italia.



## Informazioni Marittime

Livorno

### A Livorno partono i lavori di ampliamento del Molo Italia

*L'intervento è strategico per lo sviluppo di un'area oggi considerata parte integrante del cosiddetto "Porto Prodotti Forestali"*

Partono i lavori di ampliamento della viabilità di accesso al Molo Italia del **porto** di **Livorno**. L'intervento, del valore di 800 mila euro, è stato affidato alla società Ilset di Genova e si concluderà in circa quattro mesi, a metà luglio. L'opera risulta particolarmente strategica per lo sviluppo di un'area oggi considerata parte integrante del cosiddetto "**Porto** Prodotti Forestali", di cui fanno parte anche la banchina n. 41, la Calata del Magnale e la sponda sud della Darsena Pisa. Il progetto nasce dalla necessità di consentire in sicurezza il traffico dei trailer da cellulosa, separandolo dai flussi di traffico che interessano la Darsena Calafati, destinata alla cantieristica e riparazione navale, e la Darsena Pisa, destinata al ricovero e ormeggio dei rimorchiatori. A lavori terminati, il tratto che dalla Via Pisa raggiunge in 210 metri di lunghezza la radice del Molo Italia avrà una larghezza pressoché raddoppiata rispetto ai valori originari: da 12,13 a 22,8 metri. Nel progetto è inoltre prevista una nuova rete di illuminazione pubblica a led per il risparmio energetico sui due lati della strada più un lampione in corrispondenza della rotatoria alla radice del Molo Italia.



Migliora accesso al Molo Italia

Redazione

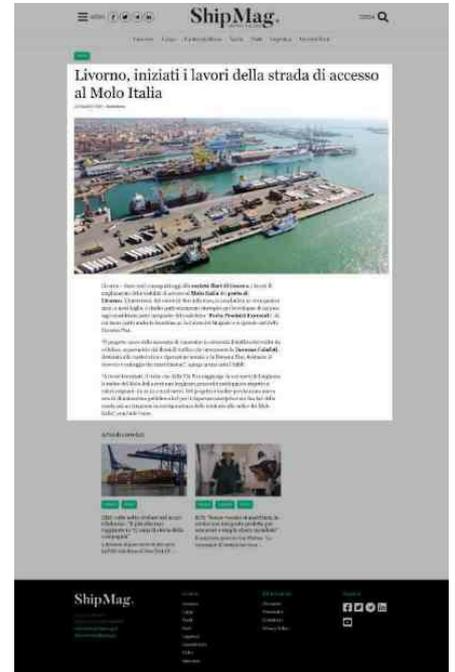
LIVORNO Sono stati consegnati stamani, alla società Ilset di Genova, i lavori di ampliamento della viabilità di accesso al Molo Italia del porto di Livorno. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, annuncia infatti che l'intervento, del valore di 800 mila euro, si concluderà in circa quattro mesi, a metà Luglio. Questo intervento risulta particolarmente strategico per lo sviluppo di un'area oggi considerata parte integrante del cosiddetto Porto Prodotti Forestali, di cui fanno parte anche la banchina n. 41, la Calata del Magnale e la sponda sud della Darsena Pisa. Il progetto per migliorare l'accesso al Molo Italia nasce dalla necessità di consentire in sicurezza il traffico dei trailer da cellulosa, separandolo dai flussi di traffico che interessano la Darsena Calafati, destinata alla cantieristica e riparazione navale, e la Darsena Pisa, destinata al ricovero e ormeggio dei rimorchiatori. A lavori terminati, il tratto che dalla Via Pisa raggiunge in 210 metri di lunghezza la radice del Molo Italia avrà una larghezza pressoché raddoppiata rispetto ai valori originari: da 12,13 a 22,8 metri. Per concludere, l'AdSp ricorda che nel progetto è inoltre prevista una nuova rete di illuminazione pubblica a led per il risparmio energetico sui due lati della strada più un lampione in corrispondenza della rotatoria alla radice del Molo Italia.





### Livorno, iniziati i lavori della strada di accesso al Molo Italia

Livorno Sono stati consegnati oggi alla società Ilset di Genova, i lavori di ampliamento della viabilità di accesso al Molo Italia del porto di Livorno. L'intervento, del valore di 800 mila euro, si concluderà in circa quattro mesi, a metà luglio, e risulta particolarmente strategico per lo sviluppo di un'area oggi considerata parte integrante del cosiddetto Porto Prodotti Forestali, di cui fanno parte anche la banchina 41, la Calata del Magnale e la sponda sud della Darsena Pisa. Il progetto nasce dalla necessità di consentire in sicurezza il traffico dei trailer da cellulosa, separandolo dai flussi di traffico che interessano la Darsena Calafati, destinata alla cantieristica e riparazione navale, e la Darsena Pisa, destinata al ricovero e ormeggio dei rimorchiatori, spiega in una nota l'AdSP. A lavori terminati, il tratto che dalla Via Pisa raggiunge in 210 metri di lunghezza la radice del Molo Italia avrà una larghezza pressoché raddoppiata rispetto ai valori originari: da 12,13 a 22,8 metri. Nel progetto è inoltre prevista una nuova rete di illuminazione pubblica a led per il risparmio energetico sui due lati della strada più un lampione in corrispondenza della rotatoria alla radice del Molo Italia, conclude l'ente.



## Tavola rotonda 'Livorno: l'ecosistema porto-città-territorio-comunità logistica, lavoro e portualità. Sintesi degli interventi

(FERPRESS) Livorno, 22 MAR Sul canale youtube del Comune di Livorno [www.bit.ly/3bqGyaD](http://www.bit.ly/3bqGyaD) è possibile rivedere in streaming la tavola rotonda Livorno: l'ecosistema porto-città-territorio-comunità logistica, lavoro e portualità: una visione innovativa per il futuro che fa parte di una serie di webinar organizzati da RETE sui temi della logistica, portualità e integrazione città porto in Italia. La tavola rotonda, promossa dall'Amministrazione comunale in collaborazione con l'Associazione internazionale per la relazione fra porto e città RETE di cui il Comune è socio collaboratore e il CNR IRISS di Napoli, è stata presieduta dall'assessora al Porto e Integrazione porto-città Barbara Bonciani che è anche membro del Comitato Scientifico di RETE. All'incontro, oltre all'assessora al Porto e all'integrazione porto-città hanno partecipato Ivano Russo, Direttore Generale Confetra, Luciano Guerrieri Presidente AdSP Mar Tirreno Settentrionale, Piero Neri, Presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara, Paolo Dario, Prorettore alla Terza Missione della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa e Gloria Dari, Presidente di Spedimar Livorno, recentemente nominata presidente di Confetra Toscana.

A facilitare la discussione sarà Massimo Clemente, Direttore CNR Iriss di Napoli e del Comitato Scientifico RETE. Fra i focus tematici dell'incontro: gli scenari nazionali della logistica 5.0, con particolare riferimento ai porti e alla catena logistica integrata; l'automazione e robotica come asset di sviluppo a supporto della portualità; la semplificazione digitale e competitività del sistema città-porto; il capitale umano: riconversione delle competenze e sviluppo di lavoro di qualità. Ivano Russo ha sintetizzato il concetto di logistica in un'accezione contemporanea, europea, moderna, cioè un insieme di geopolitica, geoeconomia, politiche tariffarie, dazi, collocazione di un paese nel commercio internazionale in un mercato globale, senza trascurare le questioni infrastrutturali, del tessuto produttivo e industriale, poi le infostrutture, dato che oggi è più importante e redditizio il flusso delle informazioni che delle merci. Dentro questo mondo, a partire da questo mondo ha elencato i passaggi di normativa del settore in Italia negli ultimi anni e gli scarti che ci sono stati rispetto agli altri settori e altri Paesi nei confronti dei quali siamo in netto ritardo. Questa la sintesi dell'intervento dell'assessora Barbara Bonciani: Il territorio livornese vive una fase di rilancio importante, con i fondi attribuiti dal Ministero dei trasporti al progetto di espansione a mare del porto di Livorno che porterà ad un aumento dei traffici, permettendo l'ingresso di navi di nuova generazione che oggi non sono in grado di scalare il nostro porto; il commissariamento di Darsena Europa, e il finanziamento delle connessioni ferroviarie, oltre che il potenziamento del retroporto costituiscono opportunità rilevanti per il territorio. Ai fini della competitività del sistema città porto di Livorno dovremo garantire che tali infrastrutture siano supportate da investimenti e azioni volti a rafforzare i corridoi e l'efficienza logistica del territorio, considerando la logistica un valore e non un costo per la competitività dei prodotti. Le infrastrutture da sole non basteranno a promuovere la competitività, ma serviranno investimenti in innovazione, oltre che lavoro e capitale umano adeguato. L'ottimizzazione e l'efficiamento delle infrastrutture sarà possibile solo in presenza di capitale umano altamente formato in grado di governare i processi di innovazione tecnologica. Per questo: a) dovremo aver chiaro lo scenario economico e internazionale in cui le nuove infrastrutture prenderanno forma (effetti dei processi globali sul mondo portuale e della logistica e strategie di rilancio). b) dovremo favorire strategie orientate ad una organizzazione integrata del ciclo logistico, mettendo a sistema



portualità e logistica e industria, facendoli dialogare e rendendo la logistica più performante a sostegno della portualità. c) dovremo tenere conto che le infrastrutture da sole non



## FerPress

### Livorno

---

saranno in grado di rispondere alla richiesta di lavoro del territorio, ma che si dovranno attivare progetti e investimenti al fine di supportare il processo in atto e creare occupazione. In questo processo il supporto della terza missione dell'università può essere di grande aiuto. Ricordo che sul territorio, sia l'Università di Pisa, sia la Scuola Superiore Sant'Anna lavorano in modo attivo sul trasferimento tecnologico e innovazione dei processi di automazione legati alla logistica. c) Sarà necessario attivarsi per arrivare pronti all'automazione portuale e retroportuale. I processi di innovazione tecnologica e automazione, che introducono efficienza e flessibilità, interessano sia la portualità, per la gestione della movimentazione dei mezzi sul piazzale (semiautomazione), sia la logistica (utilizzo robot nei magazzini) /automazione dell'intralogistica (veicoli autonomi e logistica esterna). Processi che stanno già modificando il modo di lavorare e che devono essere compresi, perché possano diventare, non solo elementi di criticità per gli effetti sul taglio del lavoro, ma opportunità di sviluppo e occupazione. d) Determinante sarà il peso e il valore che saremo in grado di dare al LAVORO e al CAPITALE UMANO nel futuro della nostra portualità. Il lavoro è un asset fondamentale nel settore portuale e della logistica. In termini generali, l'introduzione dell'automazione in ambito portuale e logistico si caratterizza per un aumento di efficienza, produttività e affidabilità che si riversa sul lavoro in termini di richiesta di maggiore flessibilità, oltre che di riorganizzazione e qualificazione/riqualificazione delle risorse umane. Sintesi intervento del presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri: «Siamo oggi nella necessità di dare piena attuazione ai principi ispiratori della Riforma Delrio, sviluppare quella visione di insieme di cui l'Autorità di Sistema deve farsi portatrice nell'ambito di un territorio che abbraccia più porti e nodi intermodali». Guerrieri, ha richiamato l'importanza della collaborazione stretta e fattiva che deve stringersi tra Imprese, Istituzioni e Mondo della Ricerca e delle Università: «Sparsa colligo (unire ciò che disperso, separato), il motto di Edgar Morin è per me una fonte di grande ispirazione e vorrei fosse il fulcro della nostra azione amministrativa: gli attori economici e istituzionali di questo territorio sono chiamati, ancora di più oggi, a intensificare fino in fondo la propria capacità relazionale per portare avanti un progetto condiviso di sviluppo». Eco-Sostenibilità, innovazione digitale ma anche semplificazione amministrativa (attraverso lo Sportello Unico Amministrativo). Sono i grandi temi da mettere in cima all'agenda dell'Ente: «Su questi argomenti non partiamo da zero. L'AdSP ha sviluppato diversi progetti: ci sono sperimentazioni che hanno dato risultati importanti nel campo del 5G e nell'ottica dell'info-mobilità. Voglio valorizzare al meglio quanto di buono fatto dai miei predecessori, cercando di implementare le opportune sinergie sia dentro che fuori dall'Ente». Il n.1 dei porti di Livorno e Piombino ha infine sottolineato la priorità della Zona Logistica Speciale e ha annunciato l'impegno immediato per lo sviluppo di uno strumento che sarà sicuramente fondamentale per avvicinare i porti al sistema produttivo regionale. Su questo tema vogliamo giocare un ruolo centrale. Modificheremo e implementeremo la struttura organizzativa dell'Ente anche e anche per realizzare tale obiettivo». Questa la sintesi dell'intervento di Piero Neri, presidente Confindustria Livorno Massa Carrara. Dal convegno odierno è emersa l'attualità e l'efficacia del progetto Next Generation Livorno promosso dall'amministrazione del Sindaco Salvetti che punta alla valorizzazione degli asset tecnologici come il laboratorio di robotica sottomarina ed i poli tecnologici di cui è dotato il nostro territorio. Inoltre per quanto concerne la riqualificazione urbana assume un'importanza indifferibile la bonifica delle aree industriali dismesse localizzate nella zona a nord ovest di Livorno, dove è situata una vasta area di oltre 70 ettari brownfield per la quale come Confindustria abbiamo proposto la realizzazione di un Polo Industriale Manifatturiero dove far convergere nuovi investimenti industriali, proprio per dare concretezza al binomio logistica-produzione industriale, che resta un obiettivo strategico per consolidare l'ecosistema che integra il porto con la città. Sintesi intervento Prof. Paolo Dario, prorettore alla Terza Missione Scuola Superiore Sant'Anna: L'università ha un ruolo fondamentale come motore e guida per gli ecosistemi di innovazione, avendo la caratteristica di poter anticipare, piuttosto che subire, il futuro dell'innovazione: che è soprattutto quella dirompente e radicale. L'innovazione

la fanno gli innovatori, quelli che l'università educa. La competenza è la prima delle tre C nella definizione degli ecosistemi dell'innovazione che ne ha dato l'European Innovation Council. La seconda è quella della connectedness, che non è solo disporre della banda larga, ma piuttosto la capacità delle varie



## FerPress

### Livorno

---

competenze del territorio (le istituzioni, il sistema della educazione e della ricerca, le imprese grandi, medie, piccole e start-up, l'industria creativa, le iniziative sociali) di connettersi e creare sistema. E a questo segue la terza C, quella del capitale, che oramai si sa bene va solo dove ci sono le competenze e, appunto, un sistema che accetta l'innovazione e incoraggia fattivamente gli innovatori (che, per definizione, sono persone spesso scomode). Queste sono le considerazioni su cui è basato anche il Piano Next Generation Livorno, a cui abbiamo contribuito. La visione di lungo termine del Piano è quella di guardare lontano e oltre, ma con concretezza, in modo non solo di superare gli ostacoli della crisi pandemica senza lasciare indietro nessuno, ma anche di cogliere e utilizzare i cambi di paradigma economici, tecnologici, ambientali e sociali che si prospettano. L'e-commerce, per esempio, è diventato una realtà destinata a rimanere. Un utilizzo non solo da utenti, ma da protagonisti di questa transizione epocale presuppone una logistica efficiente, basata sull'uso massiccio di tecnologie avanzate, sostenibile ambientalmente e che sia human-centred, ovvero che guardi alla centralità della persona umana e del nostro pianeta. Una logistica 5.0: che muova merci, persone, idee, con una visione globale, uno sguardo sul presente e orientata al futuro. Dobbiamo puntare a giocare una partita da protagonisti e non in rimessa: con la logistica possiamo farlo in modo ambizioso perché noi educiamo innovatori e quindi siamo in grado di produrre innovazione. Sintesi intervento Gloria Dari, Presidente di Spedimar Livorno e presidente di Confetra Toscana: Per quanto riguarda il settore portuale e di tutta la filiera, in Italia occorrerebbero semplificazione amministrativa e miglioramenti attraverso automazione e digitalizzazione. C'è ancora molto da fare per rendere competitivo il sistema logistico del nostro Paese, dovremmo presentare con urgenza progetti di automazione per infrastrutture digitali interfacciate con sistemi che consentano la connettività. Alcuni porti in Italia hanno avuto per questo finanziamenti. In questo momento di crisi, accentuata dalla pandemia Covid-19 ma cominciata precedentemente, e dati i tempi lunghi per la realizzazione della Darsena Europa, per la competitività del nostro porto occorrerà puntare sulla creazione di strutture di efficientamento applicando ad esse il principio del trasporto digitale e dei contatti frontalieri evidenziati anche dall'Unione Europea. Tutto questo riguarda anche i collegamenti con l'Interporto Vespucci e con aree produttive del Paese, in particolare con Emilia Romagna e Veneto. Inoltre la digitalizzazione aprirebbe nuove possibilità di lavoro. I robot virtuali potrebbero avere un ruolo centrale nel settore. Ci sarà una evoluzione anche nella domanda di figure professionali, che dovranno avere profili molto diversi dagli attuali, soprattutto con preparazione in ambito informatico. Per questo è importante il ruolo della formazione, ed è necessario avere rapporti stretti con la Regione e con le università.

## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

protesta delle rsu di piombino logistics

### «Su quella nave dall' India le operazioni di scarico sono troppo rischiose»

PIOMBINO. Rsu di Piombino logistics polemiche per le modalità di scarico della motonave "Valerio", proveniente dal porto Jsw di Chennai, in India, con a bordo semiprodotto per i treni di laminazione Jsw e per la Gsi.

«Il carico di tondo Gsi - dice una nota delle rsu - è apparso da subito non conforme ad operazioni di scarico in sicurezza, con legname di separazione tale da rendere difficile e rischiose le manovre per il personale addetto.

Questi inconvenienti - prosegue la nota - si erano già manifestati in precedenza, mai però in maniera tanto evidente. Le operazioni stanno procedendo esclusivamente grazie alla grande professionalità, sacrificio e senso di responsabilità di tutti i lavoratori».

«Questo stato di cose - sostiene il sindacato - che mette a repentaglio la sicurezza dei lavoratori, non è più accettabile per cui, fin da adesso, la rsu si dichiara non disponibile a scaricare - e far scaricare a terzi - ulteriori navi che si dovessero presentare stivate con queste modalità».

La conclusione delle rsu di Piombino Logistics è che «la responsabilità della sicurezza è in capo all' azienda Jsw e alla Piombino Logistics. Le due aziende dovranno in tal senso curare e seguire le operazioni di carico fin dal porto di partenza, garantendone la conformità».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



IMBARCHI IN SICUREZZA

**Parcheggi e servizi in più per l' accoglienza**

*L' Adsp impegnata a dare attuazione al progetto «Dock -Bi»*

Incrementare il trasporto marittimo e migliorare l' accessibilità e l' integrazione con le aree adiacenti al porto, implementando al contempo l' accoglienza.

E' il ventaglio di finalità che l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, unitamente al Comune di Brindisi e al Consorzio Asi, si ripromette di perseguire attraverso la sottoscrizione di un protocollo d' intesa (passato nei giorni scorsi al vaglio della giunta comunale), propedeutico (e passaggio obbligato) verso l' acquisizione da parte dell' Adsp delle aree interessate ad una serie di interventi di riqualificazione, nell' ambito del progetto infrastrutturale denominato "Dock -Bi", finanziato dal Programma Interreg V -A Grecia -Italia 2014/2020 e finalizzato all' ammodernamento delle aree portuali e al miglioramento della connettività transfrontaliera dei traghetti tra i porti di Brindisi e Igoumenitsa.

Si tratta, in particolare, degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco **portuale** di "Costa morena traghetti", di proprietà, in maggior parte, del Consorzio Asi e in parte minore del Comune di Brindisi. Da qui, la necessità di un protocollo d' intesa in cui definire tutti i termini del passaggio.

Nello specifico, il progetto in itinere prevede la riqualificazione dell' area parcheggio adiacente al terminal di Costa Morena (zona check-in) per la sosta di camion e auto in transito da e per la Grecia, la riqualificazione dell' area parcheggio prospiciente il terminal Punta delle Terrare di Costa Morena (zona imbarchi a Brindisi) e, in aggiunta, il miglioramento delle strade di accesso al porto attraverso la costruzione di una rotatoria presso l' incrocio esistente nella strada principale che va dal centro città al porto (via Provinciale per Lecce, incrocio viale Arno).

Per il primo di questi interventi, peraltro, il Consorzio Asi ha di recente già ottenuto il necessario finanziamento.

Le aree, una volta acquisite, verranno infrastrutturate e organizzate in modo da rendere fruibili e sicure per passeggeri e mezzi. Inoltre, nel terminal privato (situato a ridosso di queste aree parcheggio), sarà istituito - nelle intenzioni dell' Adsp un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito, decongestionando così le presenze all' interno dei varchi portuali e rendendo i tempi di imbarco più celeri e sicuri.



## Costa Morena: via libera al parcheggio per tir e auto

*Dalla giunta l'ok alla cessione delle aree di proprietà comunale al consorzio Asi Accessi e casse automatizzate, wi-fi, videosorveglianza e anche bagni e docce*

Nuovo tassello per le infrastrutture ed i servizi all'interno del porto. La giunta, infatti, nelle scorse ore ha dato il via libera alla cessione, a fronte di un pagamento di poco più di 282mila euro, dei terreni a Costa Morena necessari alla realizzazione, da parte del consorzio Asi, di un grande parcheggio per tir e auto diretti in Grecia nell'ambito del programma transfrontaliero Dock Bi finanziato con i fondi dell'Interreg Italia-Grecia 2014-2020.

L'area è, sostanzialmente, quella che si trova intorno al terminal privato Il Mondo, per il quale è in avanzato stato di definizione la procedura per l'acquisizione da parte dell'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, proprio nei pressi del varco **portuale** di Costa Morena Ovest, dove si concentrano i flussi diretti agli ormeggi dei traghetti per la Grecia.

Il progetto comprende un'area dell'estensione complessiva di 30mila metri quadri, 17mila dei quali destinati a parcheggio, in parte già di proprietà del consorzio Asi ed in parte di proprietà del Comune. In particolare, quella che appartiene all'ente di piazza Matteotti è stata formalmente acquisita nel 2014 nell'ambito del federalismo demaniale e si estende su 6.459 metri quadri.

Una volta scontato tutto l'iter autorizzativo, il consorzio Asi attendeva solo di ottenere la proprietà di queste aree per dare il via alla redazione del progetto esecutivo e, successivamente, alla messa a bando e realizzazione del progetto. Proprio l'11 febbraio scorso, infatti, il presidente del Cda Domenico Bianco ha scritto al Comune per chiedere, in attesa della vera e propria acquisizione delle aree, un atto formale autorizzativo per il loro utilizzo al fine del ritiro del titolo abilitativo necessario all'esecuzione dell'intervento in parola. Nel condiviso intento di non perdere il finanziamento comunitario, stante il residuo tempo per il completamento dell'intero intervento Interreg V.

E così, nelle scorse ore, la giunta ha stabilito, tra le altre cose, l'immissione in possesso immediata a favore del consorzio Asi di Brindisi dei terreni necessari alla realizzazione a Costa Morena Ovest del parcheggio attrezzato per tir ed auto diretti in Grecia. In attesa del perfezionamento della vendita per poco più di 232mila euro.

Il progetto preparato dall'Asi e finanziato con fondi europei prevede 63 posti per mezzi pesanti, 48 tir o camion e 18 autoarticolati, e 95 per auto (5 dei quali riservati ai disabili). Il tutto con recinzioni, portinerie di accesso dotate di sbarre automatiche, **sistema** di pagamento automatizzato, servizi igienici (docce comprese), impianti di illuminazione e videosorveglianza, collegamento wi-fi. Il progetto comprende la realizzazione di aree verdi e di una grande rotatoria, all'intersezione con viale Einstein, per facilitare accessi ed uscite.

Gli accordi, tra l'altro, comprendono anche l'**Autorità di sistema portuale**, perché sarà quest'ultimo ente ad entrare in possesso, a cinque anni dalla realizzazione delle opere ed in particolare da pagamento nei confronti del consorzio del finanziamento Interreg, del nuovo parcheggio. In questo modo, considerato l'ormai prossimo acquisto del vicino terminal privato, l'Authority potrà assicurare una gestione e una regolamentazione unitaria e organica, nell'ambito del governo di tutte le fasi che compongono il ciclo delle operazioni di imbarco sbarco e di regolazione mobilità nell'ambito **portuale** finalizzata ad una ordinata erogazione dei servizi di preimbarco e delle attività accessorie e complementari.





# Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

---

F.R.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

PER IL CONSORZIO FASE NECESSARIA PER OTTENERE FINANZIAMENTI E NUOVE PROSPETTIVE DI LAVORO

## Restyling del porto industriale l' Asi ora candida la «Ecoinvest»

Il 30 marzo se ne discute in un tavolo tecnico con l' Autorità di gestione

MANFREDONIA. È rimasto per quasi una trentina di anni, dalla dismissione dello stabilimento Enichem, ignorato e snobbato, con i traffici precipitati ai minimi storici di qualche centinaio di tonnellate, giusto per far campare il pugno di portuali superstiti, e ora ci si accapiglia per ottenere la concessione delle banchine nella prospettiva di rilanciarne l' attività. Una situazione che non può che fare piacere: pensare di rimettere in gioco una struttura di grande potenzialità operativa, è iniziativa di tutto rispetto. Anche perché arriva a seguito di una massiccia operazione di rifunzionalizzazione della struttura che denuncia il lungo abbandono cui è stata costretta, avviata dall' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale presieduta da Ugo Patroni Griffi; nonché della istituzione della Zes e del Zfp.

Le cose però non paiono così semplici e chiare alla luce degli avvenimenti che si stanno accavallando. A rompere il blackout sceso e consolidato su quello scalo **portuale**, la Seasif Holding con una molteplicità di attività industriali e non solo, che ha presentato alle competenti **autorità**, essenzialmente Authority **portuale** con sede a Bari e Consorzio Asi di Foggia, un progetto industriale basato sulla lavorazione della "bentonite" e delle cosiddette "terre rare" da cui si ricavano i polimetalli utilizzati nell' industria dell' elettro nica. Il progetto prevede quale fulcro essenziale, l' attivazione dei nastri trasportatori che corrono lungo i circa tre chilometri di braccio **portuale**, costruiti al tempo di Enichem ma mai attivati. La loro funzione è quella di trasportare le merci dalle navi all' impianto a terra, entra nel budget dell' investimento privato della Seasif. Pertanto la Seasif ha fatto richiesta di concessione delle banchine A1 e A2 nonché della banchina A5 specializzata per i liquidi utilizzata da Enichem per il trasporto di sostanze quali l' ammoniaca, il toluolo ed altro, che stoccava a terra in capaci serbatoi.

L' intento della Seasif era quello di creare un filone d' impresa con il trasporto e stoccaggio di carburanti sia pure di quelli ecologici.

Un' iniziativa sulla quale si sono subito accese le rimostranze delle associazioni ambientaliste locali che hanno decisamente bocciato l' idea di un porto come terminal di prodotti petroliferi. Tant' è che la Seasif, non essendo quell' attività funzionale all' attività industria le madre, l' ha subito cancellata.

Il colpo di scena arriva a questo punto. L' Asi presenta all' Authority **portuale** una propria domanda di concessione della banchina A5 (liquidi) in concorrenza pertanto con la domanda di Seasif. L' Asi si avvarrà dell' azienda foggiana "Ecoinvest" di Pietro Forcella previo "patto integrativo", per «la realizzazione delle opere necessarie per la ristrutturazione e ripristino delle opere infrastrutturali e per la promozione e l' organizzazione di un essenziale servizio che si porrà nel solco del rilancio del porto». A parte le edificanti parole, e il progetto di ristrutturazione dell' Au torfity **portuale** ammesso a finanziamento per 120milini di euro? Non solo. Il progetto Asi-Ecoinvest è quello, fidando «sulla previsione di consistenti finanziamenti e alla rinnovata attenzione verso le strutture portuali», di realizzare «un **sistema** di carico per il collegamento al naviglio sia per le operazioni di scarico di idrocarburi che il rifornimento dei mezzi navali».



Ma non è - viene obiettato dalla gente - quello che si è vietato alla Seasif? Insomma, dal niente al troppo e con le idee e le intenzioni non sempre chiare. Martedì 30 marzo, della questione se occuperà un tavolo presso la Regione, nella speranza che si riesca a trovare la soluzione più confacente alla



## La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)

Manfredonia

---

ripresa **portuale** di Manfredonia ed evitare che tutto vada a monte.

## L' Arpa: il silicato di ferro nel porto va coperto

*E poi: l' altezza del cumulo al di sotto delle barriere in muratura*

BARLETTA. Il silicato di ferro che da settimane si trova sulle banchine del porto di Barletta «non appare classificato come materiale pericoloso per la salute umana ai sensi della normativa vigente né presenta particolari elementi di pericolosità/tossicità per l' ambiente» e, però, dopo gli articoli pubblicati sulla Gazzetta e i quesiti posti dalla Capitaneria dello scalo barlettano, l' Arpa Puglia ha provveduto ad impartire alcune prescrizioni per lo stoccaggio del carico e la tutela della salute e dell' ambiente.

LE PRESRIZIONI -In sostanza, sottolinea la Capitaneria di porto guidata dal capitano di fregata Roberto Larocca, «l' Agenzia regionale per la protezione dell' am biente ha risposto alla richiesta formulata, suggerendo l' adozi one di alcune specifiche misure precauzionali da mettere in atto ai fini del contenimento delle emissioni diffuse di grandi dimensioni più piccole scaturenti dal materiale attualmente stoccato in porto essenzialmente».

Arpa Puglia «ha raccomandato di mantenere l' altezza del cumulo al di sotto delle barriere in muratura frangivento». Ha poi disposto di «dotare il cumulo di idonea telatura di copertura e di irrorare il cumulo con idonei nebulizzatori atti ad assicurare la costante umidificazione delle sostanze pulviruenti».

Ancora: l' Arpa ribadisce la necessità «di interdire carico/scarico in condizioni di ventosità sostenuta (misura quest' ultima peraltro già prevista dalla vigente ordinanza numero 30 del 2020 emanata dalla **Autorità di sistema Portuale** del mare Adriatico meridionale di Bari recante il "Regolamento Per lo svolgimento delle operazioni portuali" del porto di Barletta. Tali precauzioni sono state immediatamente inoltrate da questa Capitaneria di porto alla competente **autorità di sistema Portuale** del mare Adriatico meridionale di Bari ai fini dell' adozione dei discendenti provvedimenti amministrativi nei confronti del soggetto gestore del deposito temporaneo finalizzati alla concreta implementazione delle sopradette misure precauzionali dettate da Arpa Puglia».

L' **AUTORITÀ PORTUALE** -E, infatti, nella stessa data di venerdì 19 marzo, il dott. Tito Vespasiani, segretario generale dell' **Autorità portuale** di Bari, ha scritto così al sindaco di Barletta, Cosimo Cannito: «Nei giorni scorsi, la scrivente, consapevole della necessità di contribuire a rassicurare la pubblica opinio ne, allarmata da articoli di stampa, ha chiesto alla impresa **portuale** Impreport, titolare dell' au torizzazione al deposito, di provvedere alla copertura del cumulo di silicato di ferro con idoneo telo e a sollecitare la società che riceve la merce (la Cementeria Costantinopoli di Brile, in provincia di Potenza, ndr) affinché agevoli le operazioni di trasferimento della merce stoccata , in modo da ridurre il deposito, abbassando così l' altezza dello stesso. A tale riguardo, si riferisce che ordinariamente le operazioni di ricarica per il trasporto sono programmate nella giornata di venerdì. Va altresì evidenziato che le descritte ulteriori precauzioni sono state riportate nell' incontro tenutosi lunedì 15 marzo, presso gli uffici della Capitaneria di porto, al quale ha partecipato anche l' assessore comunale all' Am biente, Ruggiero Passero».

IL VENTO -Ancora: «Giova riferire che a mente del "Regola mento per lo svolgimento delle operazioni portuali", le operazioni di movimentazione delle rin fuse dovranno essere sospese in caso di presenza di condizioni di vento che causino una dispersio ne delle polveri sia nella zona di lavoro sia negli ambienti limitrofi; in ogni caso le operazioni



devono essere sospese con vento a 28 kn (50 km orari).

---



# La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)

Manfredonia

---

CLIME I Non applicabile.

## Quel decreto ministeriale che detta le norme per il trasporto marittimo di carichi solidi

*Emanato nel 2010 dal comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto*

BARLETTA. Nel mese di febbraio nel porto di Barletta sono state scariuate 4mila tonnellate di silicato di ferro trasportate dalla Atlantic Copper dal porto di Huelva, in Spagna, al porto di Barletta, per conto della Cementeria Costantinopoli di Barile, alle pendici del Vulture, in provincia di Potenza. Il deposito della merce su 525 metri quadrati di banchine del porto è stato autorizzato dalla **Autorità portuale** di Bari il 17 febbraio scorso e prorogato in data 12 marzo 2021. Della vicenda se ne è parlato anche nel Consiglio comunale di Barletta, sulla base di una domanda di attualità posta dai consiglieri Michelangelo Filannino, Carmine Doronzo e Ruggiero Quarto.

Sulle pagine della Gazzetta, abbiamo posto vari quesiti a partire dal 12 marzo, soffermandoci su uno: un decreto del comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, riportato nella Gazzetta Ufficiale del 1° giugno 2010 (si veda sopra la scheda allegata), descrive così il silicato di ferro: «È materiale abrasivo. Può essere polverulento. Occorre proteggere dalla polvere i macchinari, gli alloggiamenti e gli equipaggiamenti. Il personale coinvolto nelle operazioni di movimentazione deve indossare abiti protettivi, occhiali e maschere con filtri adatti per le polveri».

Sono state prese queste precauzioni durante le giornate di stoccaggio sulle banchine del porto e successivo carico sui camion diretti in Basilicata? Sarebbe stata necessaria una copertura dei silicati per evitarne l'eventuale dispersione in mare, in aria e sulla spiaggia?

Ora finalmente iniziano ad arrivare le prime risposte.

[r.dal.

]



# L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Porto. Il nuovo percorso

## Passerella all' ombra per i crocieristi: lavori quasi conclusi

Né sole né pioggia. Più sicurezza. Sul molo Sant' Agostino sta prendendo forma il camminamento progettato dall' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna per eliminare i disagi per turisti e crocieristi che sbarcati nel Molo Rinascita superano i cancelli dell' area Security per poi raggiungere via Roma. Fino ad oggi erano costretti in estate a sobbarcarsi quasi 150 metri di passeggiata sotto il sole cocente o, in caso di pioggia, abbandonare in fretta e furia il rettilineo pedonale per cercare riparo invadendo le aree riservate alle auto.

Ben prima dell' estate (l' obiettivo è aprile) avranno a disposizione un percorso ombreggiato. Mantenendo inalterata la viabilità esistente, si sta lavorando per accelerare i tempi e completare i lavori in primavera. Fino all' apertura del cantiere, i pendoni potevano far riferimento solamente alla segnaletica stradale orizzontale e spesso i turisti si ritrovano a camminare in uno spazio non protetto. L' AdSP ha progettato un percorso pedonale dotato di una struttura, rimovibile in caso di sopravvenute esigenze di rimodulazione della viabilità, lunga oltre 140 metri, con telaio in acciaio, pavimentazione rivestita di legno, ed una copertura a listelli, sempre di legno, aperta, ma, allo stesso tempo, a protezione dai raggi solari. (a. pi.)

)



## L'Unione Sarda

Cagliari

Molo Rinascita. L' Authority rassicura: «Analisi severe, non ci sono materiali pericolosi»

### Silos da abbattere, denuncia ai pm

La onlus contro l' amianto scrive alla Procura: «Rischio inquinamento»

Cresce l' allarme amianto attorno all' abbattimento dei silos nel molo Rinascita. Dopo la demolizione della torre e le prossime due "volate" - previste per giovedì e tra 14 giorni - che raderanno al suolo l' ex impianto industriale per la raccolta dei cereali realizzato negli anni Settanta, l' Associazione regionale ex esposti all' amianto ha presentato una denuncia alla Procura. A firmarla il presidente della Onlus, Giampaolo Lilliu, «anche alla luce - ha spiegato - delle numerose segnalazioni arrivate dai cittadini». Immediata la replica dell' **Autorità portuale**: «Non c' è alcun pericolo amianto».

L' esposto segue di qualche giorno la richiesta di sospensione temporanea del piano di abbattimento indirizzata, il 12 marzo, al presidente del Consiglio comunale, Edoardo Tocco, al sindaco Paolo Truzzu, al presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna, Massimo Deiana, alla Assl e ai carabinieri del Noe; e martedì 16 alla Prefettura e al Comando dei vigili del fuoco.

La richiesta La onlus ritiene «che l' attività di demolizione possa determinare un rischio sanitario e ambientale per la dispersione nell' atmosfera delle fibre e delle micro particelle liberate dai manufatti utilizzati nella struttura, quale effetto della detonazione». Timore condiviso dalle «numerose segnalazioni pervenute dai cittadini, fortemente preoccupati dal potenziale rischio sanitario e ambientale». Da qui la richiesta di accertare se esistano «eventuali responsabilità da parte degli Enti e Istituzioni circa possibili violazioni delle normative di legge che regolamentano il rapporto di trasparenza e conoscenza tra le istituzioni pubbliche, i cittadini, e le associazioni del terzo settore».

La replica La risposta dell' **autorità portuale** arriva puntuale e decisa. «Come previsto dalla normativa - è la replica -, al fine di poter attribuire un codice Cer per lo smaltimento di rifiuti (pericolosi e non), l' **Autorità** di **Sistema portuale** del Mare di Sardegna ha commissionato approfondite analisi chimiche di laboratorio per rilevare la presenza di sostanze inquinanti o, comunque, potenzialmente pericolose per la salute del personale impiegato nella fase di demolizione e per la diffusione di polveri derivanti dalle procedure di abbattimento del fabbricato». A dicembre 2019 - ricorda l' **Autorità** - «il Laboratorio chimico Sarda Depurazione Srl ha effettuato il prelievo di campioni su numerosi punti del fabbricato (silos, pilastri, guaine e materiali isolanti) analizzandone l' intera composizione».

Le analisi «Così come riportato nei referti di laboratorio - precisano all' AdSp - in tutte le parti sottoposte a controllo non è stata rilevata presenza di amianto, così come non risultano presenti altri materiali con caratteristiche di pericolosità». Anche per questo «il materiale campionato può essere conferito in centro autorizzato per essere usato in attività di recupero». Riutilizzo che non sarebbe consentito - ricordano all' Authority - in caso di presenza di sostanze nocive per la salute.

Analisi allegate nella relazione consegnata alla Questura.

«Lo stesso Consorzio Pangea ha attivato, al momento della detonazione, apposito muro di acqua nebulizzata, limitando, così, anche la propagazione delle polveri derivanti dalla caduta del corpo - è la conclusione -. Si rassicura pertanto l' intera comunità e sarà cura dell' AdSp tutelarsi contro chi proseguirà nella diffusione di notizie prive di



fondamento».

A. Pi.



## L'Unione Sarda

Cagliari

Arbatax. Polemiche dopo il nient della Capitaneria alla concessione delle banchine

### Porto ostaggio delle promesse mancate

*Gli imprenditori: «Senza il travel lift costretti a ridimensionare i lavori»*

Senza un travel lift da 800 tonnellate in porto, l'industria nautica rischia il ridimensionamento. Oltre i cancelli delle attività si respira un'aria pesante, non fosse altro perché attorno alla ventilata ipotesi di potenziamento delle infrastrutture gli imprenditori del settore cullavano sogni di crescita. Ma la burocrazia e il piano regolatore portuale non lasciano spazio, almeno per il momento, a iniziative progettuali sulla banchina di riva, interdetta dal 2014 a causa di cedimenti.

Il rischio Dalla pancia dello stabilimento della BMetal emerge malumore. Neanche tanto celato. «Senza il travel - conferma Luciano Balloi, 50 anni, amministratore della società - sarò costretto a ridimensionare la produzione». La conseguenza inevitabile sarebbe un taglio ai livelli occupazionali. Da queste parti la nautica arruola oltre 200 persone, più della metà concentrati nei cantieri della BMetal dove sono in corso le lavorazioni per allestire un'imbarcazione da 43 metri. L'alaggio è pianificato per il primo luglio.

«Se ci fosse il travel le spese per l'operazione si aggirerebbero sui 3 mila euro, mentre allo stato attuale i costi lieviteranno di dieci volte». L'handicap strutturale potrebbe dunque limitare lo sviluppo auspicato. «Vanno trovate soluzioni urgenti. Ho chiesto anche un incontro al sindaco Massimo Cannas».

La politica Anche alla luce del diniego espresso dall'Ufficio circondariale marittimo di Arbatax sull'ipotesi di tre linee di varo sulla banchina di riva, Giorgio Todde (37) intende aprire un confronto. «Si deve trovare una soluzione condivisa a beneficio di tutti. In Ogliastro la cantieristica navale ha messo radici, ma ora emerge la necessità di una nuova linea di varo. La Regione - afferma l'assessore ai Trasporti - condivide i progetti del Consorzio industriale e per il bene di tutti si cercherà un confronto». La questione approderà in Consiglio regionale. «Torna puntuale - dichiara Salvatore Corrias (47) - la necessità di intervenire sulla struttura del nostro porto, condizione necessaria a garantire la piena efficienza delle attività, già penalizzate dalla crisi pandemica. Ribadirò le mie istanze con una nuova mozione in Consiglio: l'Ogliestra non può più aspettare». Intanto Eugenio Zoffili (41), coordinatore della Lega in Sardegna, annuncia l'intenzione di volersi battere per la vertenza della riclassificazione del porto, attualmente fuori dall'Autorità di sistema del Mare di Sardegna: «Porterò sui tavoli del Governo la classificazione del porto di Arbatax».

Roberto Secci.



# La Nuova Sardegna

Cagliari

## Arbatax, la replica: «Collegamenti saltati per il maltempo»

ARBATAXA due giorni di distanza dalla nota di protesta del consigliere regionale Salvatore Corrias sul mancato ingresso in porto della nave Moby Otta proveniente da Civitavecchia (dopo la sosta intermedia ad Arbatax diretta al porto di Cagliari), l'armatore Vincenzo Onorato ha risposto, fornendo delle spiegazioni su quanto accaduto.

«Ho letto con attenzione la sua lettera - scrive l'armatore - per la quale la ringrazio.

La mia famiglia ha l'onore di servire la Sardegna dal lontano 1.880, terra alla quale sono visceralmente legato».

Vincenzo Onorato parla quindi dell'Ogliastra considerata «terra nel mio cuore, più di altre zone della nostra Isola ha bisogno di quei collegamenti marittimi necessari a garantire la continuità territoriale».

E proprio per questo, nonostante la convenzione sia scaduta e nonostante non vi sia un nuovo servizio affidato, ricorda che «noi stiamo continuando, in assenza di convenzione, a garantire quei collegamenti, nonostante siano in forte perdita e con numeri insufficienti di trasportato». Onorato precisa che il porto di Arbatax e i relativi ormeggi impongono prudenza in fase di attracco.

«E purtroppo, ogni qualvolta, come l'altra sera - fa rilevare l'armatore - le condizioni meteo siano sfavorevoli, siamo obbligati, per la sicurezza dei nostri passeggeri, a dovere saltare lo scalo marittimo. Purtroppo, questi episodi sono inevitabili, e proprio per questo, la compagnia, ogni qualvolta accadono, è a disposizioni con tutti i mezzi possibili, dei propri utenti, per alleviare i disagi del mancato attracco».

Vincenzo Onorato chiude la confermando al consigliere regionale ogliastrino «il totale impegno e dedizione verso la Sardegna tutta e l'Ogliastra».

DI LAMBERTO CUGUDDA



## Slitta il dibattito in Aula su waterfront e Fiera Prima le "surroghe"

Il dibattito in consiglio comunale su waterfront, ex quartiere fieristico e "un nuovo patto per l'affaccio a mare", ovvero sulla mozione proposta dal gruppo Sicilia Futura, è stato rinviato «a data da destinarsi». Ma probabilmente si tratta solo di qualche giorno, forse potrebbe tenersi già sabato.

Prima, però, c'è da consumare un passaggio, a Palazzo Zanca, senza il quale i lavori non possono andare avanti: la "surroga" dei consiglieri comunali Benedetto Vaccarino (Ora Sicilia) e Giovanna Crifò (Forza Italia). Ad oltre un mese di distanza dal pronunciamento, infatti, è stata notificata all'ufficio di presidenza del consiglio comunale la sentenza della Corte d'Appello del 17 febbraio scorso sul caso "Gettonopoli".

Sentenza che ha condannato Vaccarino e Crifò non solo per falso e truffa, con una pena superiore a sei mesi, ma anche per l'aggravante dell'abuso di potere, quella che, legge Severino alla mano, ne comporta, appunto, la decadenza dalla carica di consigliere comunale. Decadenza che, adesso, dopo il voto del consiglio comunale, diventerà ufficiale. I due erano stati eletti

in Forza Italia (poi Vaccarino è transitato in "Ora Sicilia", gruppo genovesiano) e al loro posto subentreranno i primi dei non eletti: Sebastiano Tamà, che alle elezioni del 2018 aveva ottenuto 751 preferenze, e Rita La Paglia, che di voti ne aveva ottenuti 418. Per entrambi si tratta di un ritorno in consiglio comunale: il primo aveva ricoperto il ruolo nelle fila dell'Mpa, la seconda in quelle di Sicilia Futura.

Adesso sono entrambi forzisti, ma in due "correnti" diverse del partito: Tamà è vicino all'ex assessore regionale alle Autonomie locali, Bernardette Grasso; La Paglia, invece, al deputato regionale Tommaso Calderone. Posizioni, queste, che potrebbero influire sugli attuali equilibri politici dentro l'aula consiliare. Tornando al dibattito "slittato", Sicilia Futura ribadirà alcuni concetti espressi in questi giorni dal suo leader, Beppe Picciolo, e messi nero su bianco nella mozione dal gruppo consiliare guidato da Piero La Tona.

Su tutti, la necessità - secondo il gruppo politico - che Regione e Comune si riappropriino delle aree dell'affaccio a mare e che l'**Autorità di sistema** portuale, in sostanza, si "limiti" a governare i processi del porto in senso stretto. Con le relative risorse che dovrebbero essere trasferite dalla stessa Authority a Regione e Comune, appunto.

L'elemento nuovo, che si aggiunge al puzzle di questo dibattito, è una delibera dell'ottobre 2007 della Commissione provinciale dei Beni naturali e paesaggistici. Quella delibera include nell'elenco delle «bellezze naturali della provincia di Messina» proprio l'area della Cittadella fieristica, definita di «notevole interesse pubblico» e «bellezza d'insieme». E di conseguenza sottoposta a vincolo.

seb.casp.

Arrivata la sentenza su Gettonopoli: Crifò Vaccarino vanno via.



## Sea Watch 3 sottoposta a fermo amministrativo

Redazione

AUGUSTA La Sea Watch 3, arrivata nel porto di Augusta il 3 Marzo con a bordo 385 persone precedentemente soccorse, è stata sottoposta ad ispezione port State control da parte di personale specializzato della Guardia Costiera. L'unità, munita della ordinaria certificazione di sicurezza rilasciata dallo stato di bandiera tedesco, quale nave da carico, è autorizzata come tale a trasportare un numero di persone non superiore a 22, corrispondente alla composizione dell'equipaggio e dei passeggeri imbarcati per l'esecuzione delle proprie attività commerciali. Il Sistema Thetis di gestione delle ispezioni in uso ai Paesi aderenti il Paris MoU, ha segnalato a carico dell'unità il ricorrere di alcuni elementi che hanno comportato di fatto l'inserimento da parte dello stesso sistema della nave mercantile tra le unità da sottoporre a ispezione da parte dello Stato di approdo. Tra gli elementi segnalati quali Unexpected factors, la mancata effettuazione da parte dell'Unità delle preventive comunicazioni di ingresso nel porto di Augusta relative alla sicurezza marittima e al conferimento dei rifiuti generati nel corso dell'ultimo periodo di navigazione. Ancora, oltre alle irregolarità sopra citate, la Sea watch 3, nelle fasi di ormeggio in porto, ha sversato in banchina e nelle acque portuali olio idraulico proveniente dalla gruetta utilizzata per il posizionamento a terra della passerella della nave. Tali circostanze, già da sole, costituivano presupposti oggettivi per eseguire l'ispezione a bordo della nave. L'ispezione, ha confermato le irregolarità emerse in ingresso nel porto, e rilevato ulteriori carenze in materia di sicurezza della navigazione e protezione da incendi a bordo, di tutela dell'ambiente e dell'equipaggio, che hanno determinato il fermo amministrativo della nave. Tra queste, la presenza del battello di emergenza asservito ai mezzi collettivi di salvataggio non certificato né conforme ai requisiti tecnici previsti, perdite di combustibile in sentina, valvole di arresto a distanza di combustibile non funzionanti, oltre una serie di ulteriori gravi mancanze per la sicurezza in generale della nave e delle persone a bordo. Gli ispettori, sempre in accordo con le vigenti procedure sul port State control, hanno imposto l'esecuzione di una verifica addizionale sul sistema di gestione della sicurezza a bordo della nave da parte dell'Amministrazione di bandiera in ragione delle carenze tecniche ed operative rilevate. La nave è stata quindi sottoposta a fermo amministrativo fino alla rettifica delle irregolarità rilevate in sede ispettiva. L'attività ispettiva come quella condotta a bordo della nave Sea Watch 3 rientra in un più ampio quadro di controlli sulle navi straniere che battono bandiera diversa di quella dello Stato del porto di approdo, per verificare che rispondano pienamente agli standard qualitativi previsti dalle normative internazionali vigenti, a tutela della sicurezza delle persone a bordo e dell'ambiente marino. In particolare, dal 2017 ad oggi, la Guardia Costiera italiana ha ispezionato oltre 5.800 navi mercantili straniere in transito nei porti della penisola, detenendone 268.



ARGOMENTI CORRELATI: MESSAGGERO MARITTIMO, GUARDIA COSTIERA, SEA WATCH 3

# Shipping Italy

Augusta

## La Guardia Costiera ferma la Sea Watch 3 ad Augusta

La Sea Watch 3, nave impiegata dalla Ong tedesca Sea-Watch per svolgere ricerca e soccorso di naufraghi di fronte alle coste della Libia, è da ieri sottoposta a fermo amministrativo nel porto di Augusta dopo che un'ispezione della Guardia Costiera nell'ambito delle attività di Port State Control ha riscontrato diverse irregolarità. La nave era arrivata nello scalo siciliano il 3 marzo con a bordo 385 persone soccorse al largo della Libia. Nello stesso giorno un provvedimento del Tar di Palermo aveva peraltro liberato la Sea Watch 4, l'altra unità della Ong impegnata nei soccorsi nel Mediterraneo, che si trovava sottoposta a fermo amministrativo da sei mesi, accogliendo la richiesta di sospensiva presentata dalla stessa organizzazione in attesa del pronunciamento sul caso della Corte di Giustizia Europea. Tornando al caso della Sea Watch 3, secondo una nota diffusa ieri dalla stessa Guardia Costiera, l'unità sarebbe munita della ordinaria certificazione di sicurezza rilasciata dallo Stato di bandiera (la Germania) quale nave da carico e pertanto autorizzata a trasportare non più di 22 persone. Stando alla stessa nota, sarebbe stato il sistema Thetis, utilizzato dai paesi che aderiscono al Paris MoU, a segnalare a carico della nave il ricorrere di alcuni elementi che hanno poi portato al suo inserimento tra le unità da sottoporre a ispezione. Tra questi la mancata effettuazione [] delle preventive comunicazioni di ingresso nel porto di Augusta relative alla sicurezza marittima (cd maritime security) e al conferimento dei rifiuti. La Sea Watch 3 inoltre durante l'ormeggio avrebbe sversato in banchina e nelle acque portuali olio idraulico proveniente dalla gru utilizzata per il posizionamento a terra della passerella. La successiva ispezione avrebbe confermato le irregolarità emerse in ingresso nel porto e rilevato ulteriori carenze (cd. deficienze) in materia di sicurezza della navigazione e protezione da incendi a bordo (SOLAS), di tutela dell'ambiente (Marpol) e dell'equipaggio (Stcw), che hanno determinato il fermo amministrativo della nave, quali la presenza di un battello di emergenza (rescue boat) non certificato né conforme ai requisiti tecnici previsti, perdite di combustibile in sentina, valvole di arresto a distanza di combustibile non funzionanti. Gli elementi hanno portato gli ispettori a chiedere una verifica addizionale da parte dell'amministrazione di bandiera e come detto al fermo amministrativo fino alla rettifica delle irregolarità.



Alla stessa società era stato affidato il terminale degli aliscafi

## Porto, sarà l' Osp a gestire i servizi a terra dello scalo

*Dalla pulizia alla sorveglianza dell' area ma anche la logistica Convenzione ventennale dall' Autorità di Sistema*

I lavori continuano in modo incessante e l'**Autorità** di Sistema **portuale** del Mare di Sicilia occidentale si muove di conseguenza: è stato infatti assegnata alla Osp la gestione dei servizi di terra del porto. Una doppietta importante per Osp (Operazioni e Servizi Portuali) che dopo la gestione del terminale degli aliscafi prosegue con il suo percorso di crescita all'interno del porto di Trapani prendendo in carico la maggior parte dei servizi di terra dello scalo, dalla pulizia alla sorveglianza, passando per la logistica. Una buona notizia anche sul fronte occupazionale: grazie a una convenzione ventennale, messa a bando dall'Autorità di Sistema **portuale** del Mare della Sicilia occidentale attraverso il sistema del partenariato pubblico privato, a regime sono previste 14 nuove assunzioni.

«Quello che abbiamo appena avviato - spiega il presidente di Osp, Giuseppe Todaro - è solo un ulteriore step di un percorso più complesso e articolato. Un passo alla volta stiamo uniformando i servizi del porto di Trapani agli standard delle altre strutture del network dell'**Autorità Portuale**. Ovviamente c'è un ulteriore aspetto che ci sta a cuore: nel giro di un paio di settimane abbiamo creato infatti un'opportunità per 21 lavoratori, 14 assunti oggi e sette nei realizzate o riqualificate con la fondamentale manutenzione. Anche nel porto di Trapani sarà l'Osp a curare i servizi con la professionalità che già garantisce nello scalo di Palermo. Ma ciò che ci rende più orgogliosi è la capacità dell'azienda di creare occupazione».

«A Trapani - conclude Monti - l'Authority sta dando il proprio contributo con una progettualità visionaria a medio e lungo termine, necessaria per far crescere la comunità, con interventi infrastrutturali in grado di lasciare un segno duraturo e positivo. Mi riferisco ai lavori di ristrutturazione della stazione marittima, alla sistemazione delle banchine, ai dragaggi che saranno ultimati nel 2022: tutto finalizzato all'accoglienza di nuove navie all'incremento di nuovi traffici in un porto dalle grandi potenzialità». (\*FTAR\*)



### Porti: a Osp srl la gestione dei servizi a terra a Trapani

*Dopo gestione Terminal aliscafi, a regime previste 14 assunzioni*

(ANSA) - TRAPANI, 22 MAR - La Operazione e servizio portuali (Osp) srl, dopo la gestione del Terminal aliscafi, ha preso in carico la maggior parte dei servizi di terra nel porto di Trapani, dalla pulizia alla sorveglianza, passando per la logistica. Grazie a una convenzione ventennale, messa a bando dall' **Autorità di Sistema portuale** del Mare della Sicilia occidentale attraverso il **sistema** del partenariato pubblico privato, a regime sono previste 14 nuove assunzioni. "Quello che abbiamo appena avviato - afferma il presidente di Osp, Giuseppe Todaro - è solo un ulteriore step di un percorso più complesso e articolato. Un passo alla volta stiamo uniformando i servizi del porto di Trapani agli standard delle altre strutture del network dell' **Autorità Portuale**, creando un' accoglienza di qualità che per noi è ormai come una sorta di marchio di fabbrica. Ovviamente c'è un ulteriore aspetto che ci sta a cuore: in un momento in cui la crisi sta bruciando centinaia di migliaia di posti, nel giro di un paio di settimane abbiamo creato infatti un' opportunità per 21 lavoratori, 14 assunti oggi e sette nei giorni scorsi per la gestione del Terminal aliscafi. Sono tutte risorse locali ed è per noi un modo, questo, per valorizzare la città e il territorio anche attraverso il suo capitale umano". La Osp srl, d' intesa con l' **Autorità Portuale**, ha predisposto due calendari - uno estivo e uno invernale - con orari e risorse che varieranno a seconda dei flussi e del numero di corse. Dal primo maggio al 30 settembre i servizi saranno incrementati e di conseguenza anche la forza lavoro impiegata. "Come è nostro modo di operare - commenta il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti - accompagniamo le opere realizzate o riqualificate con la fondamentale manutenzione. Anche nel porto di Trapani sarà l' Osp a curare i servizi con la professionalità che già garantisce nello scalo di Palermo. Ma ciò che ci rende più orgogliosi è la capacità dell' azienda di creare occupazione, come dimostrano le nuove 14 assunzioni che contribuiscono a offrire nuove opportunità lavorative anche in tempi difficili come quelli che stiamo vivendo". (ANSA).



Porti, alla Osp la gestione dei servizi di terra dello scalo di Trapani

audiopress

TRAPANI ( ITALPRESS ) - E' stata affidata alla società Osp la gestione dei servizi di terra del porto di Trapani, dalla pulizia alla sorveglianza, passando per la logistica. Grazie a una convenzione ventennale, messa a bando dall' Autorità di Sistema portuale del Mare della Sicilia occidentale attraverso il sistema del partenariato pubblico privato, a regime sono previste 14 nuove assunzioni. "Quello che abbiamo appena avviato - spiega il presidente di Osp, Giuseppe Todaro - è solo un ulteriore step di un percorso più complesso e articolato. Un passo alla volta stiamo uniformando i servizi del porto di Trapani agli standard delle altre strutture del network dell' Autorità Portuale, creando un' accoglienza di qualità che per noi è ormai come una sorta di marchio di fabbrica. Ovviamente c'è un ulteriore aspetto che ci sta a cuore: in un momento in cui la crisi sta bruciando centinaia di migliaia di posti, nel giro di un paio di settimane abbiamo creato infatti un' opportunità per 21 lavoratori, 14 assunti oggi e sette nei giorni scorsi per la gestione del Terminal aliscafi. Sono tutte risorse locali ed è per noi un modo, questo, per valorizzare la città e il territorio anche attraverso il suo capitale umano". Articolato il ventaglio di servizi affidati all' azienda guidata da Todaro, che vanno dal presidio di varchi e viabilità fino alla gestione e alla manutenzione degli impianti idrici ed elettrici. Oltre alla sanificazione e la pulizia, che in questo caso sarà estesa alla stazione marittima, al terminal aliscafi e alle garitte, con un' appendice legata alla logistica che prevede, tra le altre cose, la movimentazione di transenne, recinzioni da cantiere e cavallotti giglio banchine in tutte le aree del demanio. La Osp, d' intesa con l' Autorità Portuale, ha predisposto due calendari - uno estivo e uno invernale - con orari e risorse che varieranno a seconda dei flussi e del numero di corse. Dal primo maggio al 30 settembre i servizi saranno incrementati (giusto per fare un esempio, la pulizia delle parti interne della Stazione Marittima passerà da due volte a settimana a ogni giorno) e anche la forza lavoro impiegata sarà implementata. "Come è nostro modo di operare - commenta il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti** - accompagniamo le opere realizzate o riqualficate con la fondamentale manutenzione. Anche nel porto di Trapani sarà l' Osp a curare i servizi con la professionalità che già garantisce nello scalo di Palermo. Ma ciò che ci rende più orgogliosi è la capacità dell' azienda di creare occupazione, come dimostrano le nuove 14 assunzioni che contribuiscono a offrire nuove opportunità lavorative anche in tempi difficili come quelli che stiamo vivendo". "A Trapani - conclude **Monti** - l' Authority sta dando il proprio contributo con una progettualità visionaria a medio e lungo termine, necessaria per far crescere la comunità, con interventi infrastrutturali in grado di lasciare un segno duraturo e positivo. Mi riferisco ai lavori di ristrutturazione della stazione marittima, alla sistemazione delle banchine, ai dragaggi che saranno ultimati nel 2022: tutto finalizzato all' accoglienza di nuove navi e all' incremento di nuovi traffici in un porto dalle grandi potenzialità". (ITALPRESS).



## Porti, alla Osp la gestione dei servizi di terra dello scalo di Trapani

TRAPANI (ITALPRESS) - E' stata affidata alla società Osp la gestione dei servizi di terra del porto di Trapani, dalla pulizia alla sorveglianza, passando per la logistica. Grazie a una convenzione ventennale, messa a bando dall' **Autorità di Sistema portuale** del Mare della Sicilia occidentale attraverso il **sistema** del partenariato pubblico privato, a regime sono previste 14 nuove assunzioni. "Quello che abbiamo appena avviato - spiega il presidente di Osp, Giuseppe Todaro - è solo un ulteriore step di un percorso più complesso e articolato. Un passo alla volta stiamo uniformando i servizi del porto di Trapani agli standard delle altre strutture del network dell' **Autorità Portuale**, creando un' accoglienza di qualità che per noi è ormai come una sorta di marchio di fabbrica. Ovviamente c'è un ulteriore aspetto che ci sta a cuore: in un momento in cui la crisi sta bruciando centinaia di migliaia di posti, nel giro di un paio di settimane abbiamo creato infatti un' opportunità per 21 lavoratori, 14 assunti oggi e sette nei giorni scorsi per la gestione del Terminal aliscafi. Sono tutte risorse locali ed è per noi un modo, questo, per valorizzare la città e il territorio anche attraverso il suo capitale umano". Articolato il ventaglio di servizi affidati all' azienda guidata da Todaro, che vanno dal presidio di varchi e viabilità fino alla gestione e alla manutenzione degli impianti idrici ed elettrici. Oltre alla sanificazione e la pulizia, che in questo caso sarà estesa alla stazione marittima, al terminal aliscafi e alle garitte, con un' appendice legata alla logistica che prevede, tra le altre cose, la movimentazione di transenne, recinzioni da cantiere e cavallotti giglio banchine in tutte le aree del demanio. La Osp, d' intesa con l' **Autorità Portuale**, ha predisposto due calendari - uno estivo e uno invernale - con orari e risorse che varieranno a seconda dei flussi e del numero di corse. Dal primo maggio al 30 settembre i servizi saranno incrementati (giusto per fare un esempio, la pulizia delle parti interne della Stazione Marittima passerà da due volte a settimana a ogni giorno) e anche la forza lavoro impiegata sarà implementata. "Come è nostro modo di operare - commenta il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti - accompagniamo le opere realizzate o riqualficate con la fondamentale manutenzione. Anche nel porto di Trapani sarà l' Osp a curare i servizi con la professionalità che già garantisce nello scalo di Palermo. Ma ciò che ci rende più orgogliosi è la capacità dell' azienda di creare occupazione, come dimostrano le nuove 14 assunzioni che contribuiscono a offrire nuove opportunità lavorative anche in tempi difficili come quelli che stiamo vivendo". "A Trapani - conclude Monti - l' Authority sta dando il proprio contributo con una progettualità visionaria a medio e lungo termine, necessaria per far crescere la comunità, con interventi infrastrutturali in grado di lasciare un segno duraturo e positivo. Mi riferisco ai lavori di ristrutturazione della stazione marittima, alla sistemazione delle banchine, ai dragaggi che saranno ultimati nel 2022: tutto finalizzato all' accoglienza di nuove navi e all' incremento di nuovi traffici in un porto dalle grandi potenzialità". (ITALPRESS).



# Il Nautilus

Trapani

## Trapani: alla Osp srl la gestione dei servizi di terra dell' area portuale

*Todaro: a regime 14 assunzioni, tutte del territorio. Monti: portiamo a Trapani una progettualità visionaria, con interventi in grado di*

Redazione

Se la gestione del Terminal aliscafi è stato un primo 'assaggio', il piatto forte arriva oggi: la Osp srl (Operazioni e Servizi Portuali) prosegue infatti il suo percorso di crescita all' interno del porto di Trapani prendendo in carico la maggior parte dei servizi di terra dello scalo, dalla pulizia alla sorveglianza, passando per la logistica. Una buona notizia anche sul fronte occupazionale: grazie a una convenzione ventennale, messa a bando dall' Autorità di Sistema portuale del Mare della Sicilia occidentale attraverso il sistema del partenariato pubblico privato, a regime sono previste 14 nuove assunzioni. 'Quello che abbiamo appena avviato - spiega il presidente di Osp, Giuseppe Todaro - è solo un ulteriore step di un percorso più complesso e articolato. Un passo alla volta stiamo uniformando i servizi del porto di Trapani agli standard delle altre strutture del network dell' Autorità Portuale, creando un' accoglienza di qualità che per noi è ormai come una sorta di marchio di fabbrica. Ovviamente c' è un ulteriore aspetto che ci sta a cuore: in un momento in cui la crisi sta bruciando centinaia di migliaia di posti, nel giro di un paio di settimane abbiamo creato infatti un' opportunità per 21 lavoratori, 14 assunti oggi e sette nei giorni scorsi per la gestione del Terminal aliscafi. Sono tutte risorse locali ed è per noi un modo, questo, per valorizzare la città e il territorio anche attraverso il suo capitale umano'. Molto articolato il ventaglio di servizi affidati all' azienda guidata da Todaro, che vanno dal presidio di varchi e viabilità fino alla gestione e alla manutenzione degli impianti idrici ed elettrici. In mezzo, ovviamente, tutte le attività in cui la Osp è ormai leader nella Sicilia occidentale, come la sanificazione e la pulizia, che in questo caso sarà estesa alla stazione marittima, al terminal aliscafi e alle garitte, con un' appendice legata alla logistica che prevede, tra le altre cose, la movimentazione di transenne, recinzioni dai cantieri e cavallotti giglio banchine in tutte le aree del demanio. La Osp srl, d' intesa con l' Autorità Portuale, ha predisposto due calendari - uno estivo e uno invernale - con orari e risorse che varieranno a seconda dei flussi e del numero di corse. Dal primo maggio al 30 settembre i servizi saranno incrementati (giusto per fare un esempio, la pulizia delle parti interne della Stazione Marittima passerà da due volte a settimana a ogni giorno) e anche la forza lavoro impiegata sarà implementata. 'Come è nostro modo di operare - commenta il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti** - accompagniamo le opere realizzate o riqualificate con la fondamentale manutenzione. Anche nel porto di Trapani sarà l' Osp a curare i servizi con la professionalità che già garantisce nello scalo di Palermo. Ma ciò che ci rende più orgogliosi è la capacità dell' azienda di creare occupazione, come dimostrano le nuove 14 assunzioni che contribuiscono a offrire nuove opportunità lavorative anche in tempi difficili come quelli che stiamo vivendo'. 'A Trapani - conclude **Monti** - l' Authority sta dando il proprio contributo con una progettualità visionaria a medio e lungo termine, necessaria per far crescere la comunità, con interventi infrastrutturali in grado di lasciare un segno duraturo e positivo. Mi riferisco ai lavori di ristrutturazione della stazione marittima, alla sistemazione delle banchine, ai dragaggi che saranno ultimati nel 2022: tutto finalizzato all' accoglienza di nuove navi e all' incremento di nuovi traffici in un porto dalle grandi potenzialità'.





## Informazioni Marittime

### Trapani

## Trapani, a Operazioni e Servizi Portuali la gestione delle attività di terra

*Dopo il terminal aliscafi, all' azienda di Giuseppe Todaro affidata anche la pulizia e la sorveglianza. 14 nuove assunzioni*

Dopo la gestione del terminal aliscafi, la Operazioni e Servizi Portuali (OSP) di Trapani continua a crescere prendendo in carico la maggior parte dei servizi di terra dello scalo, dalla pulizia alla sorveglianza, passando per la logistica. Una buona notizia anche sul fronte occupazionale: grazie a una convenzione ventennale, messa a bando dall' Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale tramite un partenariato pubblico-privato, a regime sono previste 14 nuove assunzioni. «Quello che abbiamo appena avviato - spiega il presidente di OSP, Giuseppe Todaro - è solo un ulteriore step di un percorso più complesso e articolato. Un passo alla volta stiamo uniformando i servizi del porto di Trapani agli standard delle altre strutture del network dell' Autorità portuale. In un momento in cui la crisi sta bruciando centinaia di migliaia di posti, nel giro di un paio di settimane abbiamo creato un' opportunità per 21 lavoratori, 14 assunti oggi e sette nei giorni scorsi per la gestione del terminal aliscafi. Sono tutte risorse locali». OSP si occupa di presidio ai varchi, viabilità, gestione e manutenzione degli impianti idrici ed elettrici, sanificazione di strutture come la stazione marittima, il terminal aliscafi, le garitte, la movimentazione di transenne, recinzioni da cantiere e cavallotti giglio banchine in tutte le aree del demanio. D' intesa con l' autorità portuale, OSP ha predisposto due calendari, uno estivo e uno invernale, con orari e risorse che varieranno a seconda dei flussi e del numero di corse. Dal primo maggio al 30 settembre i servizi saranno incrementati. Per esempio, la pulizia delle parti interne della stazione marittima passerà da due volte a settimana a ogni giorno, e anche la forza lavoro impiegata sarà implementata. «Accompagniamo le opere realizzate o riqualficate con la fondamentale manutenzione», commenta il presidente dell' Adsp, **Pasqualino Monti**. «A Trapani - conclude - l' authority sta dando il proprio contributo con una progettualità visionaria a medio e lungo termine, necessaria per far crescere la comunità, con interventi infrastrutturali in grado di lasciare un segno duraturo e positivo. Mi riferisco ai lavori di ristrutturazione della stazione marittima, alla sistemazione delle banchine, ai dragaggi che saranno ultimati nel 2022: tutto finalizzato all' accoglienza di nuove navi e all' incremento di nuovi traffici in un porto dalle grandi potenzialità».



### ATTIVITÀ MARITTIMA

#### Noli dei container, industria in allarme per il caro prezzi

*Tra luglio 2020 e febbraio 2021 il costo medio è aumentato di quattro volte Mele (Confindustria): «Costi insostenibili e spiazzamento competitivo dell' export»*

Raoul de Forcade

Noli container alle stelle e qualità di servizio per il cliente finale, e anche per le società di spedizione, ai minimi storici. L' epidemia di Covid (ma non solo) ha creato, nel mondo dello shipping, quello che il presidente di Fedespediti, Silvia Moretto, definisce «una tempesta perfetta», come è emerso in un webinar organizzato da Animp (l' Associazione nazionale d' impiantistica industriale).

A suffragare l' allarme lanciato dalle associazioni di categoria, i dati messi a punto da Srm, il centro studi di Intesa Sanpaolo. Secondo lo Scfi (Shanghai containerized freight index), il nolo di un container sulla rotta Shanghai-Europa (le elaborazioni sono di Srm su dati Clarkson), a luglio 2020, mese in cui il trasporto marittimo, dopo gli effetti del lockdown, ha cominciato a ricrescere, aveva un valore medio di 906,2 dollari; a febbraio 2021 il valore medio è cresciuto a 4.190,25 dollari, con un incremento del 362,4%. A febbraio 2020 per imbarcare un teu (container da 20 piedi) su quella rotta bastavano 829,33 dollari (l' aumento nel '21 è stato quindi del 405%). Sulla rotta Shanghai-Med, a luglio 2020 il valore medio era di 946,6 dollari a febbraio 2021 il valore è arrivato a 4.253,25 dollari, con un incremento del 349,3%. A febbraio 2020 ne bastavano 978,67 (+335% nel '21).

Le cause di questa impennata sono diverse. In primo luogo, spiegano i tecnici di Srm, l' interruzione delle supply chain (dovuta alla prima fase di lockdown del Covid); poi una strategia dei carrier di controllo dell' offerta: il blank sailing, ossia la cancellazione di alcune partenze programmate di navi, spostando il carico previsto alla partenza successiva o su altri carrier alleati. Nel secondo semestre 2020, poi, si è avuto, rispetto al primo, un aumento della domanda su alcuni mercati. L' export da Cina a Usa è aumentato del 54,5% (gli americani hanno puntato su beni di consumo) e quello dalla Cina verso l' Ue del 27%. Questo ha creato una congestione dei porti (specie in Usa dove molti operatori erano malati di Covid e i carichi non venivano scaricati). Di conseguenza, si è creata una carenza di container vuoti in Cina. «Da un lato - afferma Alessandro Pitto, vicepresidente di Fedespediti - i nostri clienti subiscono un aumento dei costi, dall' altro un crollo del livello dei servizi.

Inoltre le maggiori shipping line hanno potuto organizzarsi in tre alleanze (The Alliance, Ocean Alliance e 2M, ndr) che controllano il mercato del mare e godono di esenzioni alle norme antitrust Ue (grazie al regolamento Cber, ndr). Un oligopolio che controlla sempre più anche terminal e trasporti terrestri». Anche Giuseppe Mele, direttore Coesione territoriale, infrastrutture e trasporti di Confindustria, nel corso del webinar, ha ricordato le numerose segnalazioni, tra gli associati, su «crescita dei prezzi e incertezza sulla disponibilità dei noli marittimi», con «costi insostenibili e spiazzamento competitivo delle nostre esportazioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## SHIPPING AL PRIMO FACCIA A FACCIA CON IL GOVERNO DRAGHI

### «Più aiuti agli armatori» per il rinnovo delle navi

*Il ministro Giovannini: «Sul settore massima attenzione, troveremo gli strumenti migliori»*

Primo faccia a faccia dell'era Draghi tra governo e Assarmatori, l'associazione presieduta da Stefano Messina e aderente a Confrtrasporto-Confcommercio.

Il mondo armatoriale e della logistica si è presentato ufficialmente al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, nel webinar dal titolo «Lavoro marittimo e investimenti nello scenario post Covid: Shipping, un motore per la ripresa e per il lavoro».

«Quello di oggi è il primo di una serie di appuntamenti organizzati da Confrtrasporto-Confcommercio sul mondo dei Trasporti e della Logistica - spiega Paolo Uggè, presidente di Confrtrasporto - Abbiamo voluto aprire con il mare, un settore che, pur avendo subito gli effetti del lockdown, ha in sé non solo la forza propulsiva per ripartire, ma grandi potenzialità di crescita».

«La modifica del regime di aiuto al settore imposta dalla Commissione Ue - l'intervento di Stefano Messina - deve consentire, non solo la necessaria estensione dei benefici previsti dalla legge italiana sul Registro Internazionale alle navi che battono bandiere europee, ma anche un'equa, corretta e proporzionata distribuzione delle risorse, oggi troppo concentrate sul sostegno di aree e attività meno strategiche. La modifica imposta dalla Ue consentirà una forte crescita dell'occupazione dei marittimi italiani e la possibilità di investire sull'occupazione marittima in stagnazione da oltre dieci anni».

Messina è poi tornato sul tema, già sostenuto con forza all'assemblea pubblica dell'associazione del novembre scorso, dell'enorme opportunità rappresentata dal Recovery Fund per agevolare gli investimenti che gli armatori italiani realizzeranno per la transizione energetica delle flotte impegnate nelle rotte di collegamento con le isole e sulle Autostrade del Mare, per l'impiego di mezzi che garantiscano la sostenibilità ambientale del trasporto.

Il tutto in un quadro di riferimento, evidenziato dallo studio Nomisma, che individua proprio nella flotta dei traghetti e delle navi da crociera e nei marittimi italiani il volano per una crescita dell'intera economia connessa al mare, dato per scontato il fatto che ogni posto di lavoro a bordo ne genera altri tre nell'economia di settore.

«Il rapporto di Nomisma - conclude Messina - ha il pregio di quantificare non solo l'apporto delle nostre imprese al Pil nazionale, ma altresì il valore economico dell'investimento dello Stato per la salvaguardia dei lavoratori marittimi, il cui numero, con l'estensione del Registro Internazionale alle navi battenti bandiera Unione Europea potrebbe tornare a crescere».

«Farò una verifica - la replica del ministro - per capire gli strumenti migliori da adottare». E ha assicurato che «l'attenzione è massima».



## Informazioni Marittime

### Focus

# Vaccini, Ics: "La mancanza di accesso per i marittimi sta diventando un campo minato legale"

*I ritardi nei porti causati da equipaggi non immunizzati, avverte l'associazione, aprirebbero responsabilità giudiziarie e aumenterebbero i costi per armatori e noleggiatori*

La mancanza di accesso alle vaccinazioni per i marittimi sta mettendo lo shipping in un "campo minato legale", ponendo le catene di approvvigionamento globali in una situazione vulnerabile. Lo afferma l'International Chamber of Shipping (Ics), il quale anticipa i contenuti di un documento legale che diffonderà nell'ambito della comunità marittima globale entro questa settimana per evidenziare la preoccupazione in merito al fatto che le vaccinazioni potrebbero presto diventare un requisito obbligatorio per il lavoro in mare, sulla base di alcuni rapporti secondo i quali alcuni stati insistono affinché tutto l'equipaggio sia vaccinato come condizione preliminare per entrare nei loro porti. Tuttavia, secondo le stime, riferisce Confitarma, i paesi in via di sviluppo non raggiungeranno l'immunizzazione di massa fino al 2024, dato che il 90% delle persone in 67 paesi a basso reddito hanno poche possibilità di vaccinazione nel 2021. Ics calcola che 900.000 marittimi del mondo (ben oltre la metà della forza lavoro globale) provengono da paesi in via di sviluppo. Ciò sta creando una "tempesta perfetta" per gli armatori, che potrebbero essere costretti a cancellare i viaggi se i membri del loro equipaggio non vengono vaccinati. Rischiano danni legali, finanziari e reputazionali navigando con equipaggi non vaccinati, a cui potrebbe essere negato l'ingresso nei porti. I ritardi nei porti causati da equipaggi non vaccinati aprirebbero responsabilità legali e costi per gli armatori, che non sarebbero recuperabili dai noleggiatori. Inoltre, mentre gli armatori sarebbero in grado di soddisfare la necessità di vaccini per la gente di mare nei nuovi contratti, gli armatori che tentano di modificare i contratti esistenti o chiedono all'equipaggio di ricevere un vaccino specifico richiesto da un porto potrebbero esporsi a responsabilità legali. L'incertezza arriva in un momento cruciale dell'attuale ruolo del trasporto marittimo nella catena di approvvigionamento globale durante la pandemia. Si prevede che nella seconda metà del 2021 il trasporto marittimo supererà quello aereo nella corsa alla fornitura di vaccini in tutto il mondo, distribuzione che, secondo le previsioni, impiegherà quattro anni. Lo shipping è anche un metodo di trasporto fondamentale per i dispositivi di protezione individuale (DPI), il cui volume totale stimato sarà 6-7 volte quello dei sistemi di vaccinazione e refrigerazione. I marittimi sono tra i lavoratori più internazionalizzati al mondo, attraversano più volte i confini internazionali durante un periodo contrattuale, con equipaggi che contano fino a 30 nazionalità diverse a bordo in qualsiasi momento. Il documento legale di Ics osserva che è probabile che una vaccinazione contro il Covid-19: "Sarà richiesta dalla maggior parte degli stati, se non da tutti, e quindi [essa] sarebbe ragionevolmente considerata una vaccinazione" necessaria". Il segretario generale dell'Ics Guy Platten ha dichiarato: "Le compagnie di navigazione sono in una posizione impossibile. Sono bloccate tra l'incudine e il martello, con poco o nessun accesso ai vaccini per la loro forza lavoro, in particolare per quella proveniente dai paesi in via di sviluppo. Stiamo già vedendo rapporti di stati che richiedono la prova della vaccinazione Covid-19 per i marittimi. Se i nostri lavoratori non possono attraversare i confini internazionali, ciò causerà senza dubbio ritardi e interruzioni nella catena di fornitura. Per un settore che dovrebbe contribuire a guidare lo sforzo di vaccinazione globale, questo è del tutto inaccettabile. Questo è un problema chiave per il trasporto marittimo, ma potrebbe anche avere un impatto



significativo in molti settori con la ripresa del business internazionale". Bud Darr , vicepresidente esecutivo, Politica marittima e affari governativi presso MSC group, ha aggiunto: "Anche se non l' abbiamo ancora visto, siamo decisamente preoccupati che la mancanza di vaccinazioni diventerà un ostacolo alla libera circolazione dei marittimi

---



## Informazioni Marittime

### Focus

---

quest' anno. "I marittimi ci hanno già dato così tanto. Navigazione in quarantena, sospensione delle rotte dei voli e restrizioni sanitarie che li hanno tenuti lontani dalla famiglia e dagli amici. Tutto per mantenere il mondo rifornito di beni essenziali. "L' industria marittima deve trovare soluzioni creative al problema. A breve termine, ciò significa ottenere vaccinazioni per i marittimi nei paesi in cui esistono programmi consolidati e scorte sufficienti di vaccini. A lungo termine si tratta di esplorare l' idea di partnership pubblico-privato. Potrebbe anche esserci l' opportunità, quando l' ondata iniziale di necessità per l' assegnazione nazionale sarà soddisfatta, per i produttori di fornire vaccinazioni direttamente agli armatori da somministrare a questi lavoratori chiave". L' Ics sta attualmente esplorando tutte le strade per trovare una soluzione. Ciò include l' implementazione di hub per le vaccinazioni nei principali porti internazionali, come suggerito dal governo cipriota. Se non verrà trovata una soluzione per fornire l' accesso diretto ai vaccini ai marittimi, gli armatori temono un ritorno alla crisi del cambio di equipaggio del 2020 che ha visto 400.000 marittimi bloccati a bordo di navi in tutto il mondo a causa delle restrizioni di viaggio e dei blocchi internazionali. Platten ha concluso: "Molti pensano che siamo in uno sprint di vaccinazione. La realtà è che siamo all' inizio di un' ultra-maratona e la gente di mare sarà la chiave per arrivare al traguardo. Dobbiamo tenerli al sicuro e che i governi facciano la loro parte assicurando che i vaccini per i marittimi siano stati approvati dall' OMS per l' uso di emergenza. Attualmente ci sono più di 50 vaccini ciascuno in diverse fasi di test e approvazione e solo alcuni di questi sono stati riconosciuti dall' OMS come idonei per l' uso di emergenza. Eppure alcuni stati stanno imponendo vaccini per i marittimi che non sono nell' elenco dei vaccini per uso di emergenza dell' OMS. Se vogliamo mantenere una forza lavoro internazionalizzata, questo deve cambiare immediatamente".

## ICS: un "campo minato" le vaccinazioni ai marittimi

*Potrebbero diventare un requisito obbligatorio per il lavoro in mare*

Redazione

LONDRA L'International Chamber of Shipping (ICS) avverte che la mancanza di accesso alle vaccinazioni per i marittimi sta mettendo lo shipping in un campo minato legale, ponendo le catene di approvvigionamento globali in una situazione vulnerabile. Un documento legale che dovrebbe essere diffuso alla comunità marittima globale al più tardi questa settimana da ICS evidenzia la preoccupazione in merito al fatto che le vaccinazioni potrebbero presto diventare un requisito obbligatorio per il lavoro in mare, sulla base di alcuni rapporti secondo i quali alcuni stati insistono affinché tutto l'equipaggio sia vaccinato come condizione preliminare per entrare nei loro porti. Tuttavia, secondo le stime, i paesi in via di sviluppo non raggiungeranno l'immunizzazione di massa fino al 2024, dato che il 90% delle persone in 67 paesi a basso reddito hanno poche possibilità di vaccinazione nel 2021. ICS calcola che 900.000 marittimi del mondo (ben oltre la metà della forza lavoro globale) provengono da paesi in via di sviluppo. Ciò sta creando una tempesta perfetta per gli armatori, che potrebbero essere costretti a cancellare i viaggi se i membri del loro equipaggio non vengono vaccinati.

Rischiano danni legali, finanziari e reputazionali navigando con equipaggi non vaccinati, a cui potrebbe essere negato l'ingresso nei porti. I ritardi nei porti causati da equipaggi non vaccinati aprirebbero responsabilità legali e costi per gli armatori, che non sarebbero recuperabili dai noleggiatori. Inoltre, mentre gli armatori sarebbero in grado di soddisfare la necessità di vaccini per la gente di mare nei nuovi contratti, gli armatori che tentano di modificare i contratti esistenti o chiedono all'equipaggio di ricevere un vaccino specifico richiesto da un porto potrebbero esporsi a responsabilità legali. L'incertezza arriva in un momento cruciale dell'attuale ruolo del trasporto marittimo nella catena di approvvigionamento globale durante la pandemia Covid-19. Si prevede che nella seconda metà del 2021 il trasporto marittimo supererà quello aereo nella corsa alla fornitura di vaccini in tutto il mondo, distribuzione che, secondo le previsioni, impiegherà quattro anni. Lo shipping è anche un metodo di trasporto fondamentale per i dispositivi di protezione individuale (DPI), il cui volume totale stimato sarà 6-7 volte quello dei sistemi di vaccinazione e refrigerazione. I marittimi sono tra i lavoratori più internazionalizzati al mondo, attraversano più volte i confini internazionali durante un periodo contrattuale, con equipaggi che contano fino a 30 nazionalità diverse a bordo in qualsiasi momento. Il documento legale di ICS osserva che è probabile che una vaccinazione contro il Covid-19: Sarà richiesta dalla maggior parte degli stati, se non da tutti, e quindi [essa] sarebbe ragionevolmente considerata una vaccinazione necessaria. Il segretario generale dell'ICS Guy Platten ha dichiarato: Le compagnie di navigazione sono in una posizione impossibile. Sono bloccate tra l'incudine e il martello, con poco o nessun accesso ai vaccini per la loro forza lavoro, in particolare per quella proveniente dai paesi in via di sviluppo. Stiamo già vedendo rapporti di stati che richiedono la prova della vaccinazione COVID-19 per i marittimi. Se i nostri lavoratori non possono attraversare i confini internazionali, ciò causerà senza dubbio ritardi e interruzioni nella catena di fornitura. Per un settore che dovrebbe contribuire a guidare lo sforzo di vaccinazione globale, questo è del tutto inaccettabile. Questo è un problema chiave per il trasporto marittimo, ma potrebbe anche avere un impatto significativo in molti settori con la

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. The main headline reads 'ICS: un "campo minato" le vaccinazioni ai marittimi' with a sub-headline 'Potrebbero diventare un requisito obbligatorio per il lavoro in mare'. Below the headline is a photo of two workers in orange safety gear on a ship. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e Cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrati' button. Below the photo, there's a short summary of the article, followed by social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn, WhatsApp) and a 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' button. At the bottom, there are links for 'ARGOMENTI CORRELATI', 'MIGLIORARE', 'FEATURED', and 'NEWS MARITTIMI'.

ripresa del business internazionale. Bud Darr, vicepresidente esecutivo, Politica marittima e affari governativi di Msc Group, ha aggiunto: Anche se non l'abbiamo ancora visto, siamo decisamente preoccupati che la mancanza di vaccinazioni diventerà un ostacolo alla libera circolazione dei marittimi quest'anno. I marittimi ci hanno già dato così tanto. Navigazione in quarantena, sospensione delle rotte dei voli e restrizioni sanitarie che li hanno tenuti lontani



## Messaggero Marittimo

### Focus

---

dalla famiglia e dagli amici. Tutto per mantenere il mondo rifornito di beni essenziali. L'industria marittima deve trovare soluzioni creative al problema. A breve termine, ciò significa ottenere vaccinazioni per i marittimi nei paesi in cui esistono programmi consolidati e scorte sufficienti di vaccini. A lungo termine si tratta di esplorare l'idea di partnership pubblico-privato. Potrebbe anche esserci l'opportunità, quando l'ondata iniziale di necessità per l'assegnazione nazionale sarà soddisfatta, per i produttori di fornire vaccinazioni direttamente agli armatori da somministrare a questi lavoratori chiave. L'ICS sta attualmente esplorando tutte le strade per trovare una soluzione. Ciò include l'implementazione di hub per le vaccinazioni nei principali porti internazionali, come suggerito dal governo cipriota. Se non verrà trovata una soluzione per fornire l'accesso diretto ai vaccini ai marittimi, gli armatori temono un ritorno alla crisi del cambio di equipaggio del 2020 che ha visto 400.000 marittimi bloccati a bordo di navi in tutto il mondo a causa delle restrizioni di viaggio e dei blocchi internazionali. Guy Platten ha concluso: Molti pensano che siamo in uno sprint di vaccinazione. La realtà è che siamo all'inizio di un'ultra-maratona e la gente di mare sarà la chiave per arrivare al traguardo. Dobbiamo tenerli al sicuro e che i governi facciano la loro parte assicurando che i vaccini per i marittimi siano stati approvati dall'OMS per l'uso di emergenza. Attualmente ci sono più di 50 vaccini ciascuno in diverse fasi di test e approvazione e solo alcuni di questi sono stati riconosciuti dall'OMS come idonei per l'uso di emergenza. Eppure alcuni stati stanno imponendo vaccini per i marittimi che non sono nell'elenco dei vaccini per uso di emergenza dell'OMS. Se vogliamo mantenere una forza lavoro internazionalizzata, questo deve cambiare immediatamente .

### Vaccinazione dei marittimi: potrebbe diventare un requisito obbligatorio per il lavoro in mare

Londra, 22 marzo 2021 - L' International Chamber of Shipping (ICS) avverte che la mancanza di accesso alle vaccinazioni per i marittimi sta mettendo lo shipping in un "campo minato legale", ponendo le catene di approvvigionamento globali in una situazione vulnerabile. Un documento legale che dovrebbe essere diffuso alla comunità marittima globale al più tardi questa settimana da ICS evidenzia la preoccupazione in merito al fatto che le vaccinazioni potrebbero presto diventare un requisito obbligatorio per il lavoro in mare, sulla base di alcuni rapporti secondo i quali alcuni stati insistono affinché tutto l' equipaggio sia vaccinato come condizione preliminare per entrare nei loro porti. Tuttavia, secondo le stime, i paesi in via di sviluppo non raggiungeranno l' immunizzazione di massa fino al 2024, dato che il 90% delle persone in 67 paesi a basso reddito hanno poche possibilità di vaccinazione nel 2021. ICS calcola che 900.000 marittimi del mondo (ben oltre la metà della forza lavoro globale) provengono da paesi in via di sviluppo. Ciò sta creando una "tempesta perfetta" per gli armatori, che potrebbero essere costretti a cancellare i viaggi se i membri del loro equipaggio non vengono vaccinati.

Rischiano danni legali, finanziari e reputazionali navigando con equipaggi non vaccinati, a cui potrebbe essere negato l' ingresso nei porti. I ritardi nei porti causati da equipaggi non vaccinati aprirebbero responsabilità legali e costi per gli armatori, che non sarebbero recuperabili dai noleggiatori. Inoltre, mentre gli armatori sarebbero in grado di soddisfare la necessità di vaccini per la gente di mare nei nuovi contratti, gli armatori che tentano di modificare i contratti esistenti o chiedono all' equipaggio di ricevere un vaccino specifico richiesto da un porto potrebbero esporsi a responsabilità legali. L' incertezza arriva in un momento cruciale dell' attuale ruolo del trasporto marittimo nella catena di approvvigionamento globale durante la pandemia Covid-19. Si prevede che nella seconda metà del 2021 il trasporto marittimo supererà quello aereo nella corsa alla fornitura di vaccini in tutto il mondo, distribuzione che, secondo le previsioni, impiegherà quattro anni. Lo shipping è anche un metodo di trasporto fondamentale per i dispositivi di protezione individuale (DPI), il cui volume totale stimato sarà 6-7 volte quello dei sistemi di vaccinazione e refrigerazione. I marittimi sono tra i lavoratori più internazionalizzati al mondo, attraversano più volte i confini internazionali durante un periodo contrattuale, con equipaggi che contano fino a 30 nazionalità diverse a bordo in qualsiasi momento. Il documento legale di ICS osserva che è probabile che una vaccinazione contro il Covid-19: "Sarà richiesta dalla maggior parte degli stati, se non da tutti, e quindi [essa] sarebbe probabilmente considerata una vaccinazione" necessaria ". Il segretario generale dell' ICS Guy Platten ha dichiarato: "Le compagnie di navigazione sono in una posizione impossibile. Sono bloccate tra l' incudine e il martello, con poco o nessun accesso ai vaccini per la loro forza lavoro, in particolare per quella proveniente dai paesi in via di sviluppo. "Stiamo già vedendo rapporti di stati che richiedono la prova della vaccinazione COVID-19 per i marittimi. Se i nostri lavoratori non possono attraversare i confini internazionali, ciò causerà senza dubbio ritardi e interruzioni nella catena di fornitura. Per un settore che dovrebbe contribuire a guidare lo sforzo di vaccinazione globale, questo è del tutto inaccettabile ". "Questo è un problema chiave per il trasporto marittimo, ma potrebbe anche avere un impatto significativo in molti settori con la ripresa del business internazionale". Bud Darr, Vicepresidente esecutivo, Politica marittima e affari governativi presso MSC Group, ha aggiunto: "Anche se non l' abbiamo ancora visto, siamo



decisamente preoccupati che la mancanza di vaccinazioni diventerà un ostacolo alla libera circolazione dei marittimi quest' anno. "I marittimi ci hanno già dato così tanto. Navigazione in quarantena, sospensione delle rotte dei voli

---



## Sea Reporter

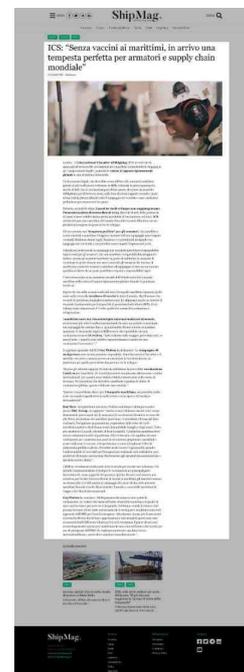
### Focus

---

e restrizioni sanitarie che li hanno tenuti lontani dalla famiglia e dagli amici. Tutto per mantenere il mondo rifornito di beni essenziali. "L' industria marittima deve trovare soluzioni creative al problema. A breve termine, ciò significa ottenere vaccinazioni per i marittimi nei paesi in cui esistono programmi consolidati e scorte sufficienti di vaccini. A lungo termine si tratta di esplorare l' idea di partnership pubblico-privato. Potrebbe anche esserci l' opportunità, quando l' ondata iniziale di necessità per l' assegnazione nazionale sarà soddisfatta, per i produttori di fornire vaccinazioni direttamente agli armatori da somministrare a questi lavoratori chiave ". L' ICS sta attualmente esplorando tutte le strade per trovare una soluzione. Ciò include l' implementazione di hub per le vaccinazioni nei principali porti internazionali, come suggerito dal governo cipriota. Se non verrà trovata una soluzione per fornire l' accesso diretto ai vaccini ai marittimi, gli armatori temono un ritorno alla crisi del cambio di equipaggio del 2020 che ha visto 400.000 marittimi bloccati a bordo di navi intutto il mondo a causa delle restrizioni di viaggio e dei blocchi internazionali. Guy Platten ha concluso: "Molti pensano che siamo in uno sprint di vaccinazione. La realtà è che siamo all' inizio di un' ultra-maratona e la gente di mare sarà la chiave per arrivare al traguardo. Dobbiamo tenerli al sicuro e che i governi facciano la loro parte assicurando che i vaccini per i marittimi siano stati approvati dall' OMS per l' uso di emergenza. Attualmente ci sono più di 50 vaccini ciascuno in diverse fasi di test e approvazione e solo alcuni di questi sono stati riconosciuti dall' OMS come idonei per l' uso di emergenza. Eppure alcuni stati stanno imponendo vaccini per i marittimi che non sono nell' elenco dei vaccini per uso di emergenza dell' OMS. Se vogliamo mantenere una forza lavoro internazionalizzata, questo deve cambiare immediatamente ".

## ICS: Senza vaccini ai marittimi, in arrivo una tempesta perfetta per armatori e supply chain mondiale

Londra L'International Chamber of Shipping (ICS) avverte che la mancanza di accesso alle vaccinazioni per i marittimi sta mettendo lo shipping in un campo minato legale, ponendo le catene di approvvigionamento globali in una situazione vulnerabile. Un documento legale, che dovrebbe essere diffuso alla comunità marittima globale al più tardi questa settimana da ICS, evidenzia la preoccupazione in merito al fatto che le vaccinazioni potrebbero presto diventare un requisito obbligatorio per il lavoro in mare, sulla base di alcuni rapporti secondo i quali alcuni stati insistono affinché tutto l'equipaggio sia vaccinato come condizione preliminare per entrare nei loro porti. Tuttavia, secondo le stime, i paesi in via di sviluppo non raggiungeranno l'immunizzazione di massa fino al 2024, dato che il 90% delle persone in 67 paesi a basso reddito hanno poche possibilità di vaccinazione nel 2021. ICS calcola che 900.000 marittimi del mondo (ben oltre la metà della forza lavoro globale) provengono da paesi in via di sviluppo. Ciò sta creando una tempesta perfetta per gli armatori, che potrebbero essere costretti a cancellare i viaggi se i membri del loro equipaggio non vengono vaccinati. Rischiano danni legali, finanziari e reputazionali navigando con equipaggi non vaccinati, a cui potrebbe essere negato l'ingresso nei porti. I ritardi nei porti causati da equipaggi non vaccinati aprirebbero responsabilità legali e costi per gli armatori, che non sarebbero recuperabili dai noleggiatori. Inoltre, mentre gli armatori sarebbero in grado di soddisfare la necessità di vaccini per la gente di mare nei nuovi contratti, gli armatori che tentano di modificare i contratti esistenti o chiedono all'equipaggio di ricevere un vaccino specifico richiesto da un porto potrebbero esporsi a responsabilità legali. L'incertezza arriva in un momento cruciale dell'attuale ruolo del trasporto marittimo nella catena di approvvigionamento globale durante la pandemia Covid-19. Si prevede che nella seconda metà del 2021 il trasporto marittimo supererà quello aereo nella corsa alla fornitura di vaccini in tutto il mondo, distribuzione che, secondo le previsioni, impiegherà quattro anni. Lo shipping è anche un metodo di trasporto fondamentale per i dispositivi di protezione individuale (DPI), il cui volume totale stimato sarà 6-7 volte quello dei sistemi di vaccinazione e refrigerazione. I marittimi sono tra i lavoratori più internazionalizzati al mondo, attraversano più volte i confini internazionali durante un periodo contrattuale, con equipaggi che contano fino a 30 nazionalità diverse a bordo in qualsiasi momento. Il documento legale di ICS osserva che è probabile che una vaccinazione contro il Covid-19: Sarà richiesta dalla maggior parte degli stati, se non da tutti, e quindi [essa] sarebbe ragionevolmente considerata una vaccinazione necessaria. Il segretario generale dell'ICS Guy Platten ha dichiarato: Le compagnie di navigazione sono in una posizione impossibile. Sono bloccate tra l'incudine e il martello, con poco o nessun accesso ai vaccini per la loro forza lavoro, in particolare per quella proveniente dai paesi in via di sviluppo. Stiamo già vedendo rapporti di stati che richiedono la prova della vaccinazione Covid-19 per i marittimi. Se i nostri lavoratori non possono attraversare i confini internazionali, ciò causerà senza dubbio ritardi e interruzioni nella catena di fornitura. Per un settore che dovrebbe contribuire a guidare lo sforzo di vaccinazione globale, questo è del tutto inaccettabile. Questo è un problema chiave per il trasporto marittimo, ma potrebbe anche avere un impatto significativo in molti settori con la ripresa del business internazionale. Bud Darr, vicepresidente esecutivo, Politica marittima e affari governativi presso MSC Group, ha aggiunto: Anche se non l'abbiamo ancora visto, siamo decisamente preoccupati che la mancanza di vaccinazioni diventerà un ostacolo alla libera circolazione dei marittimi quest'anno. I marittimi ci hanno già dato così tanto. Navigazione in quarantena, sospensione delle rotte dei voli e restrizioni sanitarie che li hanno tenuti lontani





## Ship Mag

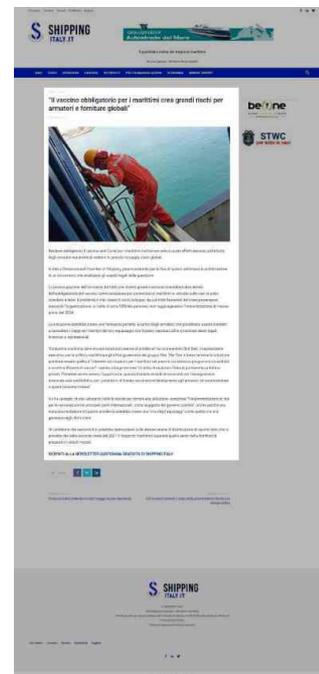
### Focus

---

dalla famiglia e dagli amici. Tutto per mantenere il mondo rifornito di beni essenziali. L'industria marittima deve trovare soluzioni creative al problema. A breve termine, ciò significa ottenere vaccinazioni per i marittimi nei paesi in cui esistono programmi consolidati e scorte sufficienti di vaccini. A lungo termine si tratta di esplorare l'idea di partnership pubblico-privato. Potrebbe anche esserci l'opportunità, quando l'ondata iniziale di necessità per l'assegnazione nazionale sarà soddisfatta, per i produttori di fornire vaccinazioni direttamente agli armatori da somministrare a questi lavoratori chiave. L'ICS sta attualmente esplorando tutte le strade per trovare una soluzione. Ciò include l'implementazione di hub per le vaccinazioni nei principali porti internazionali, come suggerito dal governo cipriota. Se non verrà trovata una soluzione per fornire l'accesso diretto ai vaccini ai marittimi, gli armatori temono un ritorno alla crisi del cambio di equipaggio del 2020 che ha visto 400.000 marittimi bloccati a bordo di navi in tutto il mondo a causa delle restrizioni di viaggio e dei blocchi internazionali. Guy Platten ha concluso: Molti pensano che siamo in uno sprint di vaccinazione. La realtà è che siamo all'inizio di un'ultra-maratona e la gente di mare sarà la chiave per arrivare al traguardo. Dobbiamo tenerli al sicuro e che i governi facciano la loro parte assicurando che i vaccini per i marittimi siano stati approvati dall'OMS per l'uso di emergenza. Attualmente ci sono più di 50 vaccini ciascuno in diverse fasi di test e approvazione e solo alcuni di questi sono stati riconosciuti dall'OMS come idonei per l'uso di emergenza. Eppure alcuni stati stanno imponendo vaccini per i marittimi che non sono nell'elenco dei vaccini per uso di emergenza dell'OMS. Se vogliamo mantenere una forza lavoro internazionalizzata, questo deve cambiare immediatamente.

## Il vaccino obbligatorio per i marittimi crea grandi rischi per armatori e forniture globali

Rendere obbligatorio il vaccino anti-Covid per i marittimi rischia non solo di avere effetti dannosi sull'attività degli armatori ma anche di mettere in pericolo le supply chain globali. A dirlo è l'International Chamber of Shipping, preannunciando per la fine di questa settimana la pubblicazione di un documento che analizzerà gli aspetti legali della questione. La preoccupazione dell'Ics nasce dal fatto che diversi governi nazionali starebbero discutendo dell'obbligatorietà del vaccino come condizione per permettere ai marittimi in servizio sulle navi di poter scendere a terra. Il problema è che i paesi in via di sviluppo, da cui molti lavoratori del mare provengono (secondo l'organizzazione, si tratta di circa 900mila persone), non raggiungeranno l'immunizzazione di massa prima del 2024. La situazione potrebbe creare una tempesta perfetta a carico degli armatori, che potrebbero essere costretti a cancellare i viaggi se i membri del loro equipaggio non fossero vaccinati, oltre a rischiare danni legali, finanziari e reputazionali. L'industria marittima deve trovare soluzioni creative al problema ha commentato Bud Darr, vicepresidente esecutivo per la politica marittima e gli affari governativi del gruppo Msc. Per Darr a breve termine la soluzione potrebbe essere quella di ottenere vaccinazioni per i marittimi nei paesi in cui esistono programmi consolidati e scorte sufficienti di vaccini, mentre a lungo termine si tratta di esplorare l'idea di partnership pubblico-privato. Potrebbe anche esserci l'opportunità, quando l'ondata iniziale di necessità per l'assegnazione nazionale sarà soddisfatta, per i produttori di fornire vaccinazioni direttamente agli armatori da somministrare a questi lavoratori chiave. Ics ha spiegato di star valutando tutte le strade per trovare una soluzione, compresa l'implementazione di hub per le vaccinazioni nei principali porti internazionali, come suggerito dal governo cipriota, anche perché una mancata risoluzione di questo problema potrebbe creare una crisi degli equipaggi' come quella che si è generata negli ultimi mesi. Un problema che secondo Ics potrebbe ripercuotersi sulle stesse catene di distribuzione di vaccini dato che si prevede che nella seconda metà del 2021 il trasporto marittimo supererà quello aereo nella fornitura di preparati in tutto il mondo.



### Crociere, fase due: ripartenza anche oltre l' Italia

da Claudia Ceci

Dopo l' apertura dell' Inghilterra alle navi , Msc Crociere ha annunciato che il 20 maggio riprenderà a navigare nel Regno Unito , offrendo agli ospiti britannici crociere brevi e settimanali che, per quanto riguarda gli itinerari di 7 notti, includeranno anche escursioni protette a terra. A bordo potrà salire sia chi ha già ricevuto il vaccino, sia chi è in attesa di riceverlo. Dopo la ripartenza italiana, riaprono quindi alle crociere gli scali inglesi. «Dopo la fase iniziale di ripartenza in Mediterraneo , desideriamo permettere anche ai passeggeri britannici, tra i più grandi appassionati di crociere, di poter usufruire della nostra idea di vacanza sicura e responsabile. Una decisione che è in linea con i piani del Regno Unito, che nella seconda metà di maggio prevedono la ripartenza dei viaggi nazionali - ha dichiarato Gianni Onorato , chief executive officer di Msc Cruise - Abbiamo potuto acquisire un' importante esperienza relativamente al nostro protocollo di salute e sicurezza, che oggi viene preso come modello da tutto il settore. Progettato per essere modificato e aggiornato in base all' evoluzione della pandemia a terra, ci ha permesso di accogliere a bordo in piena sicurezza più di 50.000 ospiti per crociere in Italia, Malta e Grecia. Un numero significativo di persone che possono testimoniare di aver sperimentato una vacanza in totale relax e piena sicurezza, sia a bordo che durante le escursioni protette a terra». Le crociere, dal 20 maggio, partiranno dal nuovo terminal di Southampton . Presto la compagnia annuncerà i dettagli sugli altri porti d' imbarco nel Regno Unito. Gli ospiti verranno sottoposti a un test antigenico prima dell' imbarco; agli ospiti non vaccinati sarà richiesto di mostrare l' esito negativo di un test effettuato entro 72 ore prima dell' imbarco. Altre misure pre imbarco e a bordo saranno applicate sia agli ospiti che all' equipaggio, in linea con il protocollo di salute e sicurezza già applicato a bordo di Msc Grandiosa. Novità arrivano anche da oltreoceano. Dopo l' annuncio di Crystal Cruises della ripartenza a luglio dalle Bahamas con crociere per vaccinati, arriva la ripresa di Royal Caribbean dagli Stati Uniti. Dal 12 giugno via libera alle crociere alle Bahamas e in Messico , solo per vaccinati, esclusi i minorenni a cui sarà sufficiente un test con tampone. Nuovo l' itinerario di Adventure of the Seas, che prevede crociere settimanali in partenza da Nassau. Tra le tappe, un approdo a Cozumel, in Messico. Le vendite sono aperte dal 24 marzo e per ora gli itinerari sono programmati fino ad agosto. «I vaccini sono un punto di svolta e, con il numero di vaccinazioni in rapida crescita, iniziare con crociere per ospiti adulti ed equipaggio vaccinati per noi è la scelta giusta», ha spiegato Michael Bayley , presidente e amministratore delegato di Royal Caribbean International. Royal Caribbean ha fatto lo stesso nel Mediterraneo, dove da maggio salperà da Haifa, Israele , con crociere per israeliani vaccinati e tappe con escursioni alle isole greche e a Cipro.

The screenshot shows the AgenziaViaggi website interface. At the top, there's a navigation bar with 'GUARDA IL WEBINAR' and a date '22 Marzo 2021'. Below, a main banner features a bottle of water and the text 'Crociere, fase due: ripartenza anche oltre l'Italia'. To the right, there's a 'Iscriviti alla Newsletter' button. Below the banner, there are social media icons and a 'viaggiOff' logo. On the far right, there's a sidebar with 'I FEEL SLOVENTA' and 'GUARDA IL WEBINAR'.



## Crociere: Costa fa slittare la ripartenza a maggio

(ANSA) - GENOVA, 22 MAR - Costa Crociere rivede la sua programmazione, spostando la ripartenza delle navi a maggio invece del 27 marzo, come annunciato in passato. La decisione è stata presa in considerazione delle restrizioni ancora in vigore in Italia e in altri Paesi europei per contenere l' epidemia di Covid. In base al nuovo programma, la prima partenza disponibile di Costa Smeralda sarà quella del 1° maggio. Saranno mini crociere di 3 - 4 giorni o in alternativa un' intera crociera di 7 giorni, con scali a Savona, La Spezia, Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari. Dal 12 giugno Costa Smeralda tornerà invece a proporre crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale, che visiteranno Italia (Savona, Civitavecchia e Palermo), Francia (Marsiglia) e Spagna (Barcellona e Palma di Maiorca). In accordo con la recente roadmap per la ripresa del turismo internazionale in Grecia, la data di partenza di Costa Luminosa, con crociere di una settimana in Grecia e Croazia, è posticipata al 16 maggio da Trieste, e il giorno successivo da Bari. La ripresa delle crociere Costa continuerà ad essere supportata dall' implementazione del Costa Safety Protocol. Tra le

misure previste ci sono la riduzione del numero di ospiti, test con tampone per tutti gli ospiti e per l' equipaggio, controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visita delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. (ANSA).



## ICS, è indispensabile che i marittimi possano essere vaccinati entro breve tempo

Allo studio diverse soluzioni , tra cui quella di insediare nei principali porti internazionali L' International Chamber of Shipping (ICS) ha denunciato che le difficoltà di accesso dei marittimi alle vaccinazioni per il Covid-19, oltre che a lasciare la supply chain globale in uno stato di vulnerabilità, pone l' industria dello shipping in un campo minato sotto il profilo giuridico. L' associazione ha spiegato che in un documento legale che l' ICS inoltrerà alla comunità marittima nei prossimi giorni sarà evidenziata la preoccupazione per la possibilità che le vaccinazioni potrebbero a breve diventare un requisito obbligatorio al fine del lavoro in mare, dato che alcuni Stati insistono affinché tutto l' equipaggio delle navi sia vaccinato quale condizione indispensabile per concedere l' accesso ai loro porti. A tal proposito l' ICS, ricordando che 900mila marittimi, pari a ben oltre la metà della forza lavoro globale, provengono da nazioni in via di sviluppo, ha sottolineato che diversi rapporti stimano che tuttavia le nazioni in via di sviluppo non raggiungeranno l'immunizzazione di massa sino al 2024, dato che circa il 90% delle persone di 67 nazioni a basso reddito avrà poche possibilità di essere vaccinate nel corso del 2021. Ciò - ha avvertito l' International Chamber of Shipping - rischia di tramutarsi in una "tempesta perfetta" per gli armatori, che - ha messo in guardia l' associazione - potrebbero essere costretti a cancellare viaggi nel caso in cui i membri dell' equipaggio delle navi non vengano vaccinati. Si corre il rischio - ha denunciato l' ICS - di affrontare rischi legali e danni finanziari e di reputazione nel caso si navighi con equipaggi non vaccinati, a cui potrebbe essere negato l' ingresso nei porti. Inoltre l' ICS ha evidenziato che i ritardi nei porti causati da equipaggi non vaccinati comporterebbero responsabilità legali e costi per gli armatori che non sarebbero recuperabili dai noleggiatori. Inoltre, se gli armatori potrebbero soddisfare la necessità di vaccini per i marittimi nell' ambito di nuovi contratti di noleggio, gli armatori che tentassero di modificare i contratti in vigore e che chiedessero agli equipaggi di essere vaccinati con uno specifico vaccino richiesto da un porto potrebbero esporsi a responsabilità legali. «Le compagnie di navigazione - ha osservato il segretario generale dell' ICS, Guy Platten - sono in una posizione impossibile. Sono bloccati tra l' incudine e il martello, con limitato o nessun accesso ai vaccini per la loro forza lavoro, in particolare per quella che proviene da Paesi in via di sviluppo. Stiamo già vedendo Stati che chiedono la prova della vaccinazione Covid-19 per i marittimi. Se i nostri lavoratori non possono varcare i confini internazionali, ciò causerà senza dubbio ritardi e interruzioni nella supply chain. Per un settore che dovrebbe contribuire a guidare lo sforzo per la vaccinazione globale - ha sottolineato Platten - ciò è del tutto inaccettabile. Questo è un problema cruciale per il trasporto marittimo, ma potrebbe avere un impatto notevole anche in molti settori una volta che le attività economiche internazionali si riprenderanno». L' International Chamber of Shipping ha reso noto che sta valutando tutte le strade possibili per trovare una soluzione al problema, tra cui quella - suggerita dal governo cipriota - di insediare nei principali porti internazionali dei centri di vaccinazione. «Molti pensano - ha avvertito infine Platten - che siamo nella fase di accelerazione delle vaccinazioni. La realtà è che siamo all' inizio di un' ultramaratona e i marittimi saranno la chiave per arrivare al traguardo».



## La ripartenza di Costa Crociere

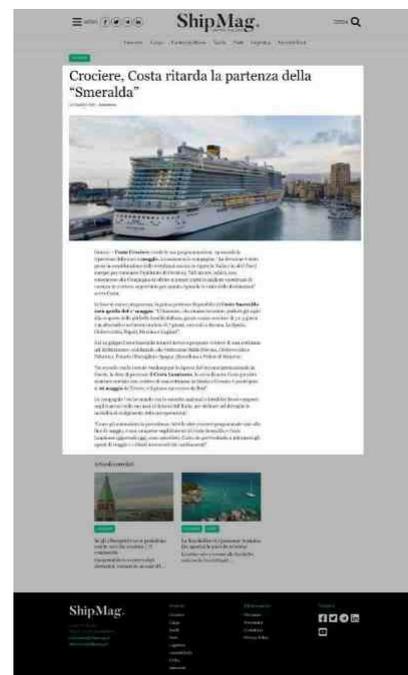
Redazione

GENOVA Costa Crociere rivede la sua programmazione, spostando la ripartenza delle sue navi a Maggio. La decisione è stata presa in considerazione delle restrizioni ancora in vigore in Italia e in altri Paesi europei per contenere l'epidemia di Covid-19. Tali misure, infatti, non consentono alla Compagnia di offrire ai propri ospiti la migliore esperienza di vacanza in crociera, soprattutto per quanto riguarda le visite delle destinazioni. In base al nuovo programma, la prima partenza disponibile di Costa Smeralda sarà quella del 1° Maggio. L'itinerario, che rimane invariato, porterà gli ospiti alla scoperta delle più belle località italiane, grazie a mini-crociere di 3 e 4 giorni o in alternativa un'intera crociera di 7 giorni, con scali a Savona, La Spezia, Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari. Dal 12 giugno Costa Smeralda tornerà invece a proporre crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale, che visiteranno Italia (Savona, Civitavecchia e Palermo), Francia (Marsiglia) e Spagna (Barcellona e Palma di Maiorca). In accordo con la recente roadmap per la ripresa del turismo internazionale in Grecia, la data di partenza di Costa Luminosa, la seconda nave Costa prevista rientrare servizio con crociere di una settimana in Grecia e Croazia, è posticipata al 16 Maggio da Trieste, e il giorno successivo da Bari. La ripartenza delle crociere Costa continuerà ad essere supportata dall'implementazione del Costa Safety Protocol. Il protocollo Costa contiene misure operative relative a tutti gli aspetti dell'esperienza in crociera, a bordo come a terra, che sono state già applicate negli ultimi mesi di operatività delle navi. Tra le misure previste ci sono la riduzione del numero di ospiti, test con tampone per tutti gli ospiti e per l'equipaggio, controllo della temperatura ogni volta che si scende e si rientra in nave, visita delle destinazioni solo con escursioni protette, distanziamento fisico a bordo e nei terminal, nuove modalità di fruizione dei servizi di bordo, potenziamento della sanificazione e dei servizi medici, utilizzo della mascherina protettiva quando necessario. Inoltre, la compagnia sta lavorando con le autorità nazionali e locali dei Paesi compresi negli itinerari delle sue navi al di fuori dell'Italia, per definire nel dettaglio le modalità di svolgimento delle sue operazioni. Come già annunciato in precedenza, tutte le altre crociere programmate sino alla fine di maggio, e non comprese negli itinerari di Costa Smeralda e Costa Luminosa aggiornati oggi, sono cancellate. Costa sta provvedendo a informare gli agenti di viaggio e i clienti interessati dai cambiamenti.



### Crociere, Costa ritarda la partenza della Smeralda

Genova Costa Crociere rivede la sua programmazione, spostando la ripartenza delle navi a maggio. Lo annuncia la compagnia. La decisione è stata presa in considerazione delle restrizioni ancora in vigore in Italia e in altri Paesi europei per contenere l'epidemia di Covid-19. Tali misure, infatti, non consentono alla Compagnia di offrire ai propri ospiti la migliore esperienza di vacanza in crociera, soprattutto per quanto riguarda le visite delle destinazioni scrive Costa. In base al nuovo programma, la prima partenza disponibile di Costa Smeralda sarà quella del 1° maggio. L'itinerario, che rimane invariato, porterà gli ospiti alla scoperta delle più belle località italiane, grazie a mini-crociere di 3 e 4 giorni o in alternativa un'intera crociera di 7 giorni, con scali a Savona, La Spezia, Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari. Dal 12 giugno Costa Smeralda tornerà invece a proporre crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale, che visiteranno Italia (Savona, Civitavecchia e Palermo), Francia (Marsiglia) e Spagna (Barcellona e Palma di Maiorca). In accordo con la recente roadmap per la ripresa del turismo internazionale in Grecia, la data di partenza di Costa Luminosa, la seconda nave Costa prevista rientrare servizio con crociere di una settimana in Grecia e Croazia, è posticipata al 16 maggio da Trieste, e il giorno successivo da Bari. La compagnia sta lavorando con le autorità nazionali e locali dei Paesi compresi negli itinerari delle sue navi al di fuori dell'Italia, per definire nel dettaglio le modalità di svolgimento delle sue operazioni!. Come già annunciato in precedenza, tutte le altre crociere programmate sino alla fine di maggio, e non comprese negli itinerari di Costa Smeralda e Costa Luminosa aggiornati oggi, sono cancellate. Costa sta provvedendo a informare gli agenti di viaggio e i clienti interessati dai cambiamenti.



### Costa Crociere rimanda a inizio maggio la sua ripartenza

Le restrizioni ancora in vigore in Italia e altri paesi europei che non permettono di offrire un'esperienza ottimale, in particolare per quel riguarda le escursioni a terra hanno portato Costa Crociere a decidere di rimandare ulteriormente la data della sua ripartenza, finora fissata per il prossimo 27 marzo. La compagnia genovese ha annunciato oggi che la prima delle sue navi a riprendere il largo sarà la Costa Smeralda, in partenza il 1° maggio, seguita da Costa Luminosa, che salperà il 16 maggio da Trieste e il giorno successivo da Bari. Nel dettaglio, Costa Smeralda offrirà inizialmente mini-crociere di 3 e 4 giorni con scali a Savona, La Spezia, Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari e dal 12 giugno itinerari settimanali nel Mediterraneo occidentale (Savona, Civitavecchia, Palermo, Marsiglia, Barcellona e Palma di Maiorca), mentre Costa Luminosa raggiungerà poi come già previsto Croazia e Grecia. L'ultimo programma di Costa Crociere era stato diffuso a metà febbraio e prevedeva un rientro in attività della Costa Smeralda dal 27 marzo e della Costa Luminosa il 2 maggio da Trieste. Come in precedenza, tutte le altre crociere programmate fino alla fine di maggio sono cancellate e Costa sta provvedendo a informare gli agenti di viaggio e i clienti interessati dalle variazioni.

