

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

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



Prime Pagine

26/03/2021	Corriere della Sera	8
<hr/>		
26/03/2021	Il Foglio	9
<hr/>		
26/03/2021	Il Giornale	10
<hr/>		
26/03/2021	Il Giorno	11
<hr/>		
26/03/2021	Il Manifesto	12
<hr/>		
26/03/2021	Il Mattino	13
<hr/>		
26/03/2021	Il Messaggero	14
<hr/>		
26/03/2021	Il Resto del Carlino	15
<hr/>		
26/03/2021	Il Secolo XIX	16
<hr/>		
26/03/2021	Il Sole 24 Ore	17
<hr/>		
26/03/2021	Il Tempo	18
<hr/>		
26/03/2021	Italia Oggi	19
<hr/>		
26/03/2021	La Nazione	20
<hr/>		
26/03/2021	La Repubblica	21
<hr/>		
26/03/2021	La Stampa	22
<hr/>		
26/03/2021	MF	23
<hr/>		

Venezia

26/03/2021	Corriere della Sera Pagina 25	<i>Alberto Zorzi</i>	24
<hr/>			
26/03/2021	Il Messaggero Pagina 15		25
<hr/>			
26/03/2021	Corriere del Veneto Pagina 6	<i>Alberto Zorzi</i>	27
<hr/>			
26/03/2021	Il Gazzettino Pagina 11	<i>ELISIO TREVISAN</i>	29
<hr/>			

26/03/2021	Corriere del Veneto Pagina 6		31
L' ipotesi di un terminal nuovo che potrebbe costare 41 milioni			
26/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	32
Crociere fuori dalla laguna, il governo apre			
26/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21	<i>DANIELE FERRAZZA</i>	33
Vula, la leader dei verdi europei «Porto off shore per le grandi navi»			
25/03/2021	Ansa		35
ANSA/Grandi navi: ok Governo a Marghera, poi via da laguna			
25/03/2021	Ship Mag		36
Nuovo terminal crociere a Marghera: c'è il via libera del governo			
26/03/2021	Corriere del Veneto Pagina 6		37
Porto al Tar contro la Via per il canale dei Petroli «Burocrazia inutile» Guerra con l' Ambiente			
26/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 25		38
Autorità Portuale contro il governo «Assurda la procedura Via per gli escavi»			
25/03/2021	Ansa		39
Porti: Venezia ricorre al Tar contro il Mite			
25/03/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	40
ADSP MAS RICORRE A TAR CONTRO DECISIONE MINISTERO TRANSIZIONE ECOLOGICA DI SOTTOPORRE A VIA MARGINAMENTO CASSE COLMATA MALAMOCCO - MARGHERA			
26/03/2021	Sea Reporter		41
AdSP Mas ricorre a Tar contro Ministero della Transizione Ecologica			
25/03/2021	Ship Mag		42
Caso fondali a Venezia, l'Authority ricorre al TAR contro il ministero della Transizione Ecologica			
25/03/2021	Shipping Italy		43
L'AdSP di Venezia ricorre al Tar contro la Via delle opere di protezione delle casse di colmata			
26/03/2021	Il Gazzettino Pagina 37	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	44
Marginamenti, Porto contro ministro			
26/03/2021	La Voce di Rovigo Pagina 22		45
Primo "sdoganamento in mare"			
25/03/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	46
Porto di Venezia: sdoganamento in mare di merci alla rinfusa			

Savona, Vado

26/03/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 28	<i>ARIANNA CODATO</i>	47
Acqua troppo azzurra allarme sversamento alla foce del Letimbro			

Genova, Voltri

26/03/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 3	<i>Raoul de Forcade</i>	48
Dal waterfront al nuovo ponte, la rivoluzione di Genova			
26/03/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 3		50
La rinascita dei silos granari: hub multiservice per la città			
26/03/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 3		51
Una diga foranea per offrire spazio alle portacontainer più grandi			
26/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 19		52
Il porto cerca un manager per definire gli organici			
26/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 27	<i>MARCO FAGANDINI</i>	53
Ferrando manager al top guida la classifica dei redditi in società ed enti pubblici			
26/03/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		55
Benvenuti "Nessun passo in avanti serve chiarezza se si vuole ripartire"			

26/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 22	ANNAMARIA COLUCCIA	57
<hr/>			
25/03/2021	Genova24	Nicola Giordanella	59
<hr/>			
25/03/2021	Corriere Marittimo		60
<hr/>			
25/03/2021	La Voce di Genova		61
<hr/>			
25/03/2021	PrimoCanale.it		63
<hr/>			
25/03/2021	PrimoCanale.it		64
<hr/>			

Ravenna

26/03/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7	FEDERICO SPADONI	65
<hr/>			
26/03/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 38		66
<hr/>			
25/03/2021	Ravenna24Ore.it	vorlandi	67
<hr/>			
26/03/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 38		68
<hr/>			
25/03/2021	FerPress		69
<hr/>			

Marina di Carrara

25/03/2021	Ansa		71
<hr/>			
25/03/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	72
<hr/>			
26/03/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 25	R.C.	73
<hr/>			
26/03/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 25	M.B.	74
<hr/>			
26/03/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 44		75
<hr/>			
26/03/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 25	M.B.	76
<hr/>			
25/03/2021	Corriere Marittimo		78
<hr/>			
25/03/2021	Ship Mag		79
<hr/>			
25/03/2021	Shipping Italy		80
<hr/>			

Livorno

26/03/2021	Il Tirreno Pagina 22		81
<hr/>			

25/03/2021	Corriere Marittimo		82
Porti Tirreno Settentrionale, Guerrieri: "Dogane interlocutore fondamentale"			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

26/03/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 33	83
Porto, un progetto di formazione per i giovani			
26/03/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 4	84
Formati in porto, il progetto continua			
25/03/2021	La Provincia di Civitavecchia		85
"Formati al porto", rinnovata la collaborazione tra Adsp e Escola Europea			
25/03/2021	FerPress		86
AdSP: rinnovato l' accordo di collaborazione con la Escola Europea per "Formati al Porto"			
26/03/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 2	87
La Fondazione Ca.Ri.Civ. apre le porte all'Autorità di sistema portuale			
25/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	88
Civitavecchia rinnova accordo con Escola Europea			
26/03/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	89
AdSP MTCS e Escola Europea per "Formati al Porto"			
25/03/2021	Sea Reporter		90
Siglato accordo tra AdSP e Escola Europea per sviluppo progetto "Formati al Porto"			
26/03/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 2	91
Dissequestrato il terminal alla banchina 25			

Napoli

26/03/2021	Corriere del Mezzogiorno	Pagina 7	92
Incontro con Annunziata su Zes e porto			
25/03/2021	Informazioni Marittime		93
Porto di Napoli, verso la revoca del deposito costiero di gas			
25/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	94
Napoli: i progetti "porto-città"			
25/03/2021	Stylo 24		95
Pietro Spirito al vetriolo su Fb e annuncia: scriverò Portopoli			

Salerno

26/03/2021	La Città di Salerno	Pagina 10	96
«Piano strategico e commissario per le Zes»			
26/03/2021	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 25	97
Rifiuti abbandonati nel porto commerciale, scatta il sequestro			

Bari

25/03/2021	Ansa		98
Autorità, la navigazione è momentaneamente sospesa nel canale di Suez			

Taranto

25/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	99
Taranto lancia lo Sportello unico amministrativo			

Manfredonia

26/03/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 28	100
Il progetto di sviluppo del porto con la multinazionale Seasif		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

26/03/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 19	101
Pagamenti in digitale l' Authority attiva il servizio		
26/03/2021	Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza) Pagina 23	102
"Basta vittime" segnala «Nell' area porto c' è scarsa visibilità»		
25/03/2021	Corriere Marittimo	103
Manovra ferroviaria nel porto Gioia Tauro, approvato il regolamento		
25/03/2021	FerPress	104
Autorità portuale di Gioia Tauro ha attivato il servizio telematico obbligatorio Pago PA		
25/03/2021	Informare	105
Gli operatori del porto di Crotone si schierano contro l'ipotesi di far ripartire l'iter per la redazione della variante al PRP		
25/03/2021	Informazioni Marittime	107
Digitalizzazione, nel porto di Gioia Tauro attivato il servizio Pago PA		
25/03/2021	Messaggero Marittimo	108
Gioia Tauro attiva il servizio di Pago PA		<i>Redazione</i>
25/03/2021	Reggio Tv	109
L' Autorità portuale di Gioia Tauro ha attivato il servizio Pago PA		<i>Redazione ReggioTV</i>
25/03/2021	Stretto Web	110
L' Autorità portuale di Gioia Tauro ha attivato il servizio di Pago PA		

Olbia Golfo Aranci

26/03/2021	La Nuova Sardegna Pagina 36	<i>DI GIANDOMENICO MELE</i> 111
A Cocciani il primo cargo Grendi		

Cagliari

25/03/2021	Ansa	112
Giù un altro pezzo di silos nel porto di Cagliari		
26/03/2021	L'Unione Sarda Pagina 19	113
Boato al porto, rasi al suolo i primi tre silos		
26/03/2021	L'Unione Sarda Pagina 19	115
Inquinamento, accertamenti della Procura dopo l' esposto		
26/03/2021	L'Unione Sarda Pagina 42	116
Riclassificazione del porto: mozione del Pd in Regione		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

26/03/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 12	117
Dopo più di vent' anni d' attesa ecco il Pontile di Giammoro		

Focus

26/03/2021	MF Pagina 4	<i>NICOLA CAPUZZO</i>	119
<hr/>			
25/03/2021	Informazioni Marittime		120
<hr/>			
26/03/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 32		121
<hr/>			
26/03/2021	Il Fatto Quotidiano Pagina 18	<i>Alessandro Bonetti</i>	122
<hr/>			
26/03/2021	La Repubblica Pagina 19	<i>DI ETTORE LIVINI</i>	124
<hr/>			
26/03/2021	MF Pagina 28	<i>PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO</i>	125
<hr/>			
25/03/2021	Informare		126
<hr/>			
25/03/2021	Ship Mag		127
<hr/>			
25/03/2021	Shipping Italy		128
<hr/>			
25/03/2021	Shipping Italy		129
<hr/>			
26/03/2021	Shipping and Transport Bulletin Pagina 6		131
<hr/>			
26/03/2021	Shipping and Transport Bulletin Pagina 8		133
<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



Battuta l'Irlanda del Nord Mondiali 2022 L'Italia parte bene
di **Bocci, Sconcerti, Tomaselli**
alle pagine 42 e 43



Aveva 79 anni Addio a Tavernier regista eclettico
di **Paolo Mereghetti**
a pagina 41



Asse con von der Leyen: più severi sull'export. Contagi, la Lombardia resta rossa e il Lazio diventa arancione

«Gli europei si sentono ingannati»

Vertice Ue, Draghi attacca le case farmaceutiche. La promessa di Biden: condivideremo le dosi

UN ANNO DI MIOPIA

di **Federico Fubini**

Per la seconda volta in dodici mesi, l'India ha deciso di bloccare le esportazioni di prodotti essenziali per la salute di noi europei. Il 3 marzo di un anno fa una nota uscita all'improvviso da un ministero vietò l'esportazione di ventisette ingredienti farmaceutici, inclusi gli antibiotici più usati contro le polmoniti. Bastarono poche righe di un funzionario di Nuova Delhi e l'onda d'urto si propagò in tutto il mondo. Il mese dopo, in pieno lockdown, la Società italiana di farmacia ospedaliera dovette mandare al governo la lista di diciotto farmaci dei quali c'era «carezza» (fra questi tre antibiotici, due anestetici e l'eparina sodica usata contro le trombosi). Un anno dopo, ci risiamo: ieri il governo di Nuova Delhi ha proibito l'esportazione di vaccini verso il resto del mondo. Non è una sorpresa. E non è una cosa da poco. Il più grande produttore di vaccini Covid al mondo è il Serum Institute of India, che ha un contratto per 550 milioni di dosi Novavax e soprattutto ne ha uno per altrettante fiale di AstraZeneca. Una parte della materia prima trasformata dalla Catalent di Anagni viene da lì e oggi in Italia, Francia o Germania si trovano centinaia di migliaia di persone vaccinate con il prodotto degli stabilimenti del Serum Institute nel Maharashtra.

continua a pagina 28

Il premier Mario Draghi attacca le case farmaceutiche inadempienti sui vaccini. «Basta inganni», dice al vertice del Consiglio europeo. Asse con von der Leyen per regole più dure sull'export. La promessa di Biden all'Europa: condivideremo le dosi. Oggi l'ordinanza sui nuovi colori e la Lombardia resta rossa.

da pagina 2 a pagina 11

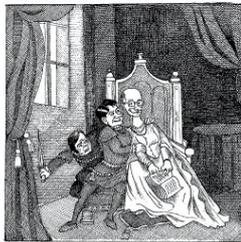
L'ACCORDO Pfizer prodotto anche a Monza

di **Rosella Redaelli**

a pagina 8

GIANNELLI

AMOR CHE A NULLO AMATO AMAR PERDONA



QUEL GIORNO PIÙ NON VI LEGGEMMO AVANTE (CANTO V. DELL'INFERNO)

TENSIONE GOVERNO-REGIONI, PARLA ZAIA

«Le regole decise a Roma»

di **Marco Cremonesi**

Sulle tensioni tra Regioni e Governo parla Luca Zaia, presidente del Veneto. «Per le vaccinazioni le regole decise a Roma».

a pagina 5

NEL LAZIO FINO ALLE MEDIE GIÀ DA MARTEDÌ Scuola, piano per il rientro

di **Gianna Fregonara**

Scuole, si riparte. Nel Lazio da martedì riaprono asili, materne, elementari e medie, anche se richiederanno già giovedì.

a pagina 10

LA STORIA DI SAMMY BASSO

Seconda laurea per il ragazzo che sorride alla malattia

di **Elisabetta Rosaspina**



Sammy Basso si è laureato per la seconda volta. Da 25 anni deve convivere con una malattia che lo imprigiona in un corpo destinato a invecchiare prima ancora di crescere. Con i suoi studi aiuterà chi soffre della sua stessa patologia.

a pagina 25

In Svizzera L'atleta francese, già iridata di snowboard, aveva 40 anni



Julie Pomagalski, 40 anni, atleta francese ed ex campionessa di snowboard, è morta sepolta da una valanga in Svizzera

Julie, l'ex campionessa uccisa da una valanga

di **Stefano Montefiori**

Un blocco di neve staccatosi dalle Alpi Lepontine ad Andermatt in Svizzera ha travolto e ucciso Julie Pomagalski. L'atleta francese, ex campionessa mondiale di snowboard nel 1999 e nel 2004, aveva 40 anni. Sotto la valanga anche la guida alpina Bruno Putelli.

a pagina 19

ACCUSE E DENUNCE AUMENTANO I CASI

Dal Piemonte alla Campania, i furbetti del vaccino

di **Cesare Zapperi**

L'Italia dei furbetti del vaccino da Nord a Sud. Dal Piemonte alla Campania, passando per la Toscana fino in Puglia. Nelle liste degli immunizzati, scavalcando chi aveva la precedenza, spuntano avvocati, studenti di Medicina, costruttori di presidi sanitari e stretti collaboratori di politici. Le accuse e le denunce aumentano sempre di più. Così come le inchieste delle Procure.

a pagina 9

NAPOLI IN DIECI ANNI CAMBIATI 37 ASSESSORI

Le nomine (infinite) nella giunta de Magistris

di **Marco Demarco**

a pagina 15

Richard Ovenden
BRUCIARE LIBRI
La cultura sotto attacco: una storia millenaria
in libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Nella hit parade delle cose allucinantanti a cui ci si sforza invano di fare l'abitudine, un posto di rilievo spetta a quei medici e a quegli infermieri ostili al vaccino che razzolano impavidi nelle corsie, rischiando di contagiare chi vi era entrato per guarire da altre malattie. L'ultimo caso è stato segnalato nell'ospedale ligure di Lavagna, dove un camice bianco ha preso il Covid per poi dividerlo generosamente con otto tappini affidati alle sue cure. Poiché i dipendenti dell'ospedale sono stati posti in sicurezza da tempo, si presume che il contagio sia un No Vax. A questo punto uno vorrebbe sapere dove comincia, ma soprattutto dove finisce la libertà individuale del personale sanitario durante una pandemia, quando la scelta legitti-

Dietro la Lavagna

ma di non mettersi in corpo una determinata sostanza contrasta con il diritto del paziente di non essere contagiato. Il buonsenso suggerirebbe a un No Vax di astenersi dal frequentare le corsie fino al cessato allarme, traslocando negli uffici amministrativi o restandosene a casa. Ma poiché il buonsenso non è mai di moda, forse ci vuole una legge che, sulle orme di quanto già stabilito da un giudice e da regioni come la Puglia, consenta agli ospedali di imporre sospensioni e traslochi ai potenziali untori. Anche per rispetto nei confronti di quei milioni di italiani che da un anno vivono semibarricati in tinello allo scopo di non fare agli altri quello che il No Vax di Lavagna ha appena fatto a otto di loro.

HERNO
www.herno.com

Foto: Italiane Sport in AP - DL, 351/2020 conty, L. 46/2004/ut, L. C. DCD Milano
10326
9 771120 498008



IL FOGLIO

quotidiano



ANNO XXVI NUMERO 72

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

VENERDI 26 MARZO 2021 - € 1,80

E' ora di mandare in prescrizione vecchi dogmi e battaglie politiche senza senso. Alleati e fighetti: perché la sfida di Letta va oltre il Pd

Prima la soglia di smarrimento, poi quella di sbarramento. Le prime due settimane di Enrico Letta come segretario del Pd sono state concincenti: sono state stratonote e correnti del partito, sono stati cambiati i vertici della segreteria, sono stati sostituiti i coprigoverno, sono state premiate diverse donne nelle posizioni apicali, sono stati offerti segnali di discontinuità sui temi importanti come quelli economici, sono stati lanciati messaggi nuovi su questioni delicate come quella dell'allargamento della tenda e sono state tracciate sul terreno di gioco dell'identità del partito delle linee di demarcazione non banali. Il Pd è più deciso di un tempo nel processo a essere il partito dell'agenda Draghi e sembra essere diventato anche consapevole del fatto che un partito in via di trasformazione come la Lega non va semplicemente combattuto ma va prima di tutto sfidato - nella consapevolezza che almeno per il momento la stagione dei pieni poteri non c'è.

Ma che almeno per il momento non c'è più neppure la stagione dell'anti europeo. Si dirà: ma che razza di discontinuità c'è in un partito che ha cambiato segretario per emanciparsi dal grillino e che ora sembra essere intenzionato ad allearsi con il grillino in un modo ancora più stabile di quello tentato nel passato? Il paradosso c'è e per utilizzare lo stesso spicciatolo soggetto usato da Enrico Letta per sintetizzare il senso del suo incontro con Giuseppe Conte ("un'avventura affascinante") potremmo dire che l'elemento affascinante della leadership di Letta sarà provare a spiegare una verità che diversi liberali con molte difficoltà accettano: il problema del rapporto con il M5s, per un partito che vuole essere alternativo al centrodestra, non è avere un rapporto con il M5s ma come provare ad averlo e come guidare le danze. E qui c'è il paradosso: il segretario precedente sognava di costruire un doppio binario con il M5s, alleanza di cui

teritori per poi correre in modo autonomo alle elezioni puntando sull'approvazione di una legge proporzionale. Letta invece ha scelto di cambiare registro e di tornare a scommettere su un sistema maggioritario che rende così il rapporto con il M5s simile a un abbraccio non passeggero. Il progetto di Letta e Conte sarebbe però affascinante se fosse un progetto orientato ad approvare vendite contro il passato, orientate cioè a dare una lezione al politico che li ha entrambi defenestrati da Palazzo Chigi, ma potrebbe avere un suo fascino se contribuirà ad accelerare un processo necessario che riguarda l'intero arco costituzionale italiano: la necessità di mettere in discussione alcune scelte battaglie politiche fuori dal mondo. L'arrivo del governo Draghi ha proiettato la politica in una fase anomala all'interno della quale non è facile per nessuno costruire la propria identità per contrasto. La maggioranza è diventata molto larga, le battaglie

del governo sono in buona parte le battaglie di tutti, i nemici fanno fatica a distinguersi dagli amici, i partiti hanno cambiato configurazione e continuano a osservare in modo dogmatico la politica del 2021 con le stesse leni del 2018 e un'operazione che non permette di mettere a fuoco la novità della stagione in cui ci troviamo. Vaccino sì, ma sono i dosi che il governo del centro (e anche quello di centro funzia poco e per questo i partiti che avranno futuro non saranno quelli che giocheranno con il "mai così" ma saranno quelli che avranno la forza di costruire una nuova identità ispirata all'unico principio di realismo possibile: indicare una soglia, innalzare la soglia e meritarla sulla politica e dimostrare di essere in grado di adattarsi senza dogmi alle trasformazioni imposte da un mondo che cambia. Prima la soglia di smarrimento, poi quella di sbarramento. La sfida di Letta, in fondo, è tutta qui. Good luck.

Chi sono i furbetti?

Le regioni contro l'affondo di Draghi: "Ci convochi subito"

"Dal premier accuse generiche". Asse dei governatori di centrodestra. Fedriga li guida e sfida Bonaccini

Speranza assediato

Roma. Un incontro per chiedere a Mario Draghi la ragione del suo rimprovero. Un confronto politico da avere già questo fine settimana. Il prima possibile, perché le sue frasi "sono state, e ci dispiace, ingenerose e generiche". I governatori vogliono adesso un "momento di verità" dopo le parole del premier sulle inaccettabili disomogeneità regionali, sulle vaccinazioni alle categorie professionali. Ieri, nella Conferenza stato-regioni, si è costituito un cartello di governatori e vice. Sono Luca Zaia, Massimiliano Fedriga, Marco Marsilio, Letizia Moratti, Maurizio Vuglietti. Vogliono ribaltare la responsabilità "che non è nostra. Non siamo tutti uguali". L'obiettivo non è Draghi, ma il ministro della Sanità, Roberto Speranza: "Le linee guida precedenti ce le ha date lui".

Cartabia e Quirinale

Il passo felpato della ministra, che forse guarda al Colle. Ma la stagione dei compromessi finirà

Roma. C'è chi dice che non ci sia alcun retroscena. E che la nuova cautela sia dettata unicamente, come spiega il dem Walter Verini, "dalla necessità di destreggiarsi tra due opposti estremismi, quello del giustizianesimo populista e del garantismo peloso, per far finalmente le riforme sospese da vent'anni". E però martedì mattina, quando Federico D'Inca le ha ceduto la parola sperando che fosse lei la direttrice interessata, a porre fine alla baruffa in atto dentro la maggioranza, pare sia rimasto sorpreso nel vederla così risoluta nel non decidere, nel rinviare, nel non scontentarsi delle consegne, sabato tra le malizie del Transatlantico, ce n'è una che comincia a essere ricorrente: e cioè che il passo felpato di Marta Cartabia, ministra della Giustizia d'assoluta autorevolezza, sia funzionale a non compromettere l'eventualità di un'apoteosi al Quirinale, all'inizio del 2022.

Raggi: e io tra di voi

La sindaca pronta a far saltare il voto Letta-Conte. Viaggio nella bolla del Campidoglio

Roma. Alle 18.54 si cercavano conferme e suggestioni su come Conte potrebbe convincere Virginia Raggi a fare un passo indietro per favorire così un accordo quadro con il Pd di Enrico Letta in tutte le principali città al voto. Poi esce questa notizia: in mattinata il Campidoglio ha sgomberato il campo nord di Castel Romano e da lì ha portato trenta persone in un Covid hotel di Roma, che ospita chi è ancora positivo. "Raggi ha occupato un immobile senza autorizzazione: stiamo parlando di una struttura che serve alla quarantena. Una follia", trascala l'assessore alla Sanità Alessio D'Amato. Da questa storia si intuisce come la corsa della grillina continuerà. Ostinata e contraria. Forse folle. "Pensiamo alla prossima consultativa", ha detto l'altro giorno la sindaca ai suoi assessori. "Contatta di finzione".

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

EUROPEISTI CONSERVI A PEZZI, SU LA TESTA

L'Ue dà vaccini a mezzo mondo ed è in ritardo di settimane rispetto all'America. Quante lagne inutili

Dopo aver spiegato il dilemma del prigioniero, uno dei problemi più dovuti della teoria dei giochi, un professore universitario mi disse: ca-

DI PAOLA PEDREZZI

pitto questo, capirai tutti i paradossi della vita, non solo economici, ma anche personali, capirai persino perché tuo marito finirà per lasciarti. Da allora ho sempre citato il dilemma del prigioniero centinaia di volte, non mi sono spiegata tutti i paradossi in cui mi sono imbattuta, mio marito non mi ha ancora lasciata, e ho spesso pensato che il potere di questo dilemma fosse fortemente esagerato. Mi è tornato in mente in questi giorni, quando più e più volte mi sono trovata a spiegare anche (soprattutto) a euro-sceptici convinti la costanza e la coerenza "debile" dell'Unione europea sui vaccini.

Il dilemma del prigioniero mostra perché dei soggetti razionali decidono di non cooperare tra di loro pure se è nel loro interesse farlo. L'esperienza, che risale agli anni Cinquanta, è in sintesi così: ci sono due prigionieri che, se restano entrambi in silenzio, prendono un anno di prigione, se uno confessa e tradisce e l'altro resta in silenzio, il primo viene liberato e l'altro prende sette anni; se confessano entrambi prendono sei anni a testa. Il gioco consiste nel calcolare il rischio personale e il rischio della coppia e tendenzialmente finisce che l'individuo preferisce assumersi il rischio personale rispetto al rischio collettivo, pure se è più conveniente.

Prendiamo l'Unione europea, il Regno Unito e l'America, cioè i tre attori occidentali che si scontrano sempre per confronto - e di solito concludiamo che disastro, l'Europa. In realtà l'Ue è l'unico prigioniero che non ha rinunciato agli altri, cioè che non ha assunto un rischio collettivo, che in termini correnti si chiama: solidarietà. Gli Stati Uniti hanno imposto un divieto all'espor-

tazione dei vaccini al grido "prima gli americani", così gli europei hanno dovuto compensare questo nazionalismo esportando quasi metà delle dosi prodotte in territorio europeo perché la domanda di vaccini è globale e non nazionale, e questo approccio, poi se ne devono assumere il rischio. Ma il "prigioniero" britannico ha tradito gli altri comunque inflando un "UK First" nei fondi dati dallo stato inglese all'Università di Oxford, quando AstraZeneca ha fatto la partnership con Oxford, la clausa scritta o orale sferista, o almeno così ha chiarito il ceo di AstraZeneca. Per cui, in audizione al Parlamento europeo. Che questa clausola sia scritta o orale non è dato sapere, ma di certo sappiamo

che quando gli europei hanno dato i loro fondi alle aziende che sviluppano i vaccini non hanno introdotto alcun "European first". Ora sappiamo anche, perché l'ha detto ieri il ministro della Salute Matt Hancock, che AstraZeneca ha un contratto di "esclusiva" con il Regno Unito, che quindi ribadisce un UK first nazionale. (segue a pagina due)



Strano paese

C'è un magistrato che non essendo diventato ministro ha ripiegato sul negazionismo

Strano paese. Una ditta farmaceutica produce e immitazzava dosi di vaccino. Vaccino sì, ma sono i dosi che tendiamo. Custodite come un tesoro

DI GIULIANO FEDERBA

segreto. Roba forte, roba chimica. Forse è metà. Forse l'amministratore delegato della ditta, naturalmente sotto indagine (oops, errore di battitura venuto bene), è El Chapo. Il tutto ad Anagni, dove il Npgare e uno Sciarra Colonna prepararono la cattività avignonense del papato con uno "schiaffo" restato leggendario, un'anticipazione di "Breaking Bad". Ristrutto e vestito, Bonifacio VIII, nel Dantedi, ha guardato la televisione e ha visto un bacio gay molto casto approntato per Rai dalla coltellissima Vides nel biopie sul Vinci, che per l'occasione leonardesca si è visto appiappare anche una fidanzatina. Il Papa si è stupito: ma fanno solo questo? Possibile che le coppie eterosessuali si denudino e si accubino e fra maschi ci si riduca a uno spettacolo tanto pudico? Difetto di realismo, eccesso di pudore: proprio lo strano paese. C'è un magistrato in Calabria, uno che è giustito, arrestato, benemerito, ma non sempre trova conferme alle indagini, e allora si prende un po' di tempo per scrivere una prefazione a un tipo di nome Bacco, coautore di un testo in cui si dice molto autorevolmente che l'epidemia è una panzana, i vaccini acqua di fogna, la vita un complottone di ebrei cattivi con il naso adunco, e così via. Nel Foglio Luciano Capone spiffera tutto, materiali alla mano. Lo storico ufficiale sostiene che la prefazione non fu mai scritta e se scritta fu scritta ma non da lui, dal magistrato della Repubblica, da un altro. Speriamo. Fatto è che il prefatore, coccò del giornalismo nazionale, rischiava di diventare ministro della Giustizia, se il presidente non lo avesse impedito per tempo a impiedirlo, e questo è il paese in cui Giovanni Falcone scrisse con Marcelle Padovani "Cose di cosa nostra", un saggio ma non di un magistrato. (segue nell'inserto IV)

Niente giallo ad Anagni

Le dosi AstraZeneca non erano affatto "nasoste". Si trovavano proprio dove dovevano essere

Roma. A due giorni dall'articolo con cui la Stampa ha rivelato la presenza di 29 milioni di dosi del vaccino AstraZeneca negli stabilimenti Catalani di Anagni, si continua a parlare di "dosi nasoste" o "giallo di Anagni". Ma in realtà al momento, in assenza di nuovi elementi e lasciando da parte speculazioni e insinuazioni, sui lotti bloccati nello stabilimento non c'è alcun mistero. I vaccini non erano "nasosti", ma conservati esattamente dove dovevano essere. La notizia clamorosa sarebbe stata se, all'opposto, le autorità non li avessero trovati lì. Come sono andate le cose? La Commissione europea, da tempo in conflitto con la casa farmaceutica per il mancato rispetto delle consegne, sabato scorso ha chiesto al governo italiano, così ricostruisce Palazzo Chigi, di verificare alcuni lotti di vaccini presso lo stabilimento di produzione ad Anagni". (Capone e Rodriguez segue nell'inserto IV)

Sputnik e pregiudizio

La Commission non pensa che il vaccino russo sia una priorità e la russophobia non c'entra

Roma. La Germania vorrebbe chiedere alla Commissione di iniziare a discutere un acquisto comune, quindi europeo, del vaccino russo Sputnik V. La cancelliera tedesca, Angela Merkel, si è dimostrata disponibile nei confronti di Mosca sin dall'inizio. In una telefonata con Vladimir Putin aveva detto che avrebbe sostenuto una valutazione da parte dell'Emu e venerdì scorso lo ha ribadito: se ci sarà l'approvazione dell'Agenzia europea, Berlino non ha remore a utilizzare lo Sputnik. La Commissione però frena, aspetta, paziente e non perché abbia pregiudizi nei confronti del vaccino russo, ma perché concludere ora dei contratti con la Russia sarebbe inutile. Lo ha detto con chiarezza Thierry Breton, commissario per il Mercato interno e a capo della task force per la produzione dei vaccini, sottolineando che lo Sputnik al momento non è una priorità. (Flaminio segue nell'inserto IV)

Il vaccino è profitto

Bojo ha detto male una cosa vera: solo il libero mercato ci può proteggere dalla pandemia

Roma. Il nostro successo con le vaccinazioni lo dobbiamo al capitalismo, all'avidità". Boris Johnson è stato ricoperto di contumelie per aver detto, male, una cosa vera. I vaccini contro Covid-19 sono stati sviluppati da imprese private che mirano al profitto. Il greed, l'avidità, non è necessariamente l'unico obiettivo che motiva scienziati, tecnici, avvocati e tutti quanti hanno lavorato pancia a terra per centrare il risultato. Ma la ricerca del profitto è il metro sul quale queste imprese verificano il modo nel quale hanno "sistemato" i fattori produttivi. Perseguire il profitto è utile per accordare al meglio i mezzi, indipendentemente da quali sono i fini individuali: il più delle volte, per gli scienziati coinvolti, il desiderio di risolvere un problema. Togliamo di mezzo il greed, l'avidità, il "capitalismo" e parliamo invece di incentivi, profitto e mercato. (Corbellini e Minguzzi segue nell'inserto IV)

#CancelDante

Quanto abbia fraccassato i maroni il Dantedi, personalmente tra i meno peggio tra le

CONTRO MASTRO CILEGIA

esibizioni stile Cantagiro, non lo stiamo nemmeno a dire. Del resto era un istituto del Conte bis, come i dipcm, e dunque si può sempre sperare che Draghi lo cancelli senza mai fare una conferenza stampa, come con Mimmo Arcuri. Alla fine dell'estenuante maragona tutti erano così annoiati che si sono buttati su un articolo tedesco a firma di Arno Widmann (uso che ha tradotto Eco, mica vizio e fighi) che in buona sostanza dice che il Ghibellin fuggiasco era uno struzzo. Magari poi chiederà scusa, Merkel style. E' un peccato che invece sia sfuggita quest'altra notizia, più interessante: nei Paesi Bassi l'editore Blossom Books ha pubblicato una nuova traduzione dell'Inferno, dalla quale è stato cancellato il nome di Maometto, famoso ospite di Malebolge. Secondo la traduttrice e traduttore, "multimedialmente offensivo" per "un pubblico di lettori che è una parte così ampia della società". Facciano come vogliono. Ma almeno un traduttore maschio, biano come un quello che è, e che pagasse fin rentino, Dante se lo meritava. In base al codice Gorman. (Maurizio Crippa)

Aia, i negazionisti

Il pm del libro sul Covid elogiato da Gratteri denuncia l'Italia per "crimini contro l'umanità" (e noi)

Roma. C'è un magistrato che intende denunciare il Foglio, probabilmente per diffamazione. E questo dosi di "crimini contro l'umanità" al Tribunale internazionale dell'Aia. Non esattamente in questo ordine, ma le due cose, a suo dire, sarebbero collegate. Parliamo di Massimo Giordani, magistrato della Corte di appello di Messina e già sottosegretario all'Interno nel governo Prodi, autore con Pasquale Bacco del libro "Strage di Stato. Le verità nascoste della Covid-19". Come abbiamo ricordato ieri, il libro ha una prefazione del procuratore di Catania Nicola Gratteri, che elogia gli autori del libro, entrambi noi negazionisti: ritengono il coronavirus "assolutamente banale" perché "non ha ucciso nessuno"; le mascherine dannose; i vaccini pericolosi ("Vogliamo trasformare in Ogm", "Nel vaccino c'è acqua di fogna", "potrebbe determinare la sterilità nell'uomo"). Infine pensano che sia in atto un "colpo di stato globale" dei poteri occulti (dice Bacco che non sarebbero stati prodotti dal virus, ma "una banale iniezione" ma dalle cure sbagliate dei medici e dalle misure restrittive del governo. Cosa c'entra la denuncia per crimini contro l'umanità con il Foglio? Giordani è un magistrato prudente e rispettoso per l'Istituto Giudiziario mantenere riservato il documento in quanto appena depositato al procuratore generale del Tribunale dell'Aia - spiega Giordani - ma il fatto sulle verità di mafia. Strano paese, appunto. (segue nell'inserto IV)

REPORTAGE

Siamo andati sulle rotte dei due assi dello Stato islamico in Iraq

RAINERI NELL'INSERTO III



il Giornale



VENERDI 26 MARZO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 72 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
02 77124711 | Sede: tel. 02 77124711

IL «SISTEMA» MINACCIA

TINTINNIO DI MANETTE PER GIORNALISTI E POLITICI

Procedimento lampo per il caso Esposito: chiesto il processo
Quelle trame del Csm sulla procura di Milano

Luca Fazzo e Stefano Zurlo

L'ex leader Ann Luca Palamara è stato interrogato ieri dal Csm sulle nomine dei cinque procuratori aggiunti di Milano. Intanto a Roma la procura accelera sul caso Esposito: indagati giornalisti e parlamentari.

alle pagine 2-3

GIUSTIZIA MALRIDOTTA

TRE INDIZI

FANNO UNA PROVA

di Alessandro Sallusti

Per capire in che mani sia la giustizia in questo Paese vale la pena di riportare tre recenti casi di cronaca che coinvolgono alcune delle star della magistratura. Il primo riguarda Nicola Gratteri, procuratore di Catanzaro, già ministro della Giustizia *in pectore* del governo Renzi, famoso per le sue retate antimafia dagli incerti esiti processuali, che, nei giorni scorsi - come ha raccontato ieri *Il Foglio* - ha scritto la prefazione a un libro sul Covid di Pasquale Bacco e Angelo Giorgianni. E fin qui nulla di male, se non fosse che i due autori - il primo medico (?), il secondo magistrato presidente di commissione tributaria - sostengono apertamente tesi complottiste e negazioniste. I vaccini - è la sintesi del libro sponsorizzato da Gratteri sul cui equilibrio in questo caso qualche dubbio l'avrei - sono «acqua di fogna e trasformeranno gli uomini in Ogm».

Il secondo magistrato vip è Raffaele Cantone, procuratore di Perugia con giurisdizione sui reati commessi dai colleghi romani. Interrogato dal Csm sul caso Palamara, Cantone ha sostenuto che la famigerata microspia inserita nel telefonino di Palamara non era stata attivata negli incontri con il potente e intoccabile allora procuratore di Roma Giuseppe Pignatone perché «essendo presenti le mogli, era da escludere che i due parlassero di cose d'ufficio», tesi strampalata, giuridicamente debole e comunque cortesia usata solo nei confronti del procuratore di Roma, non ai comuni mortali che finiscono sotto inchiesta.

Il terzo caso riguarda Antonio Esposito, il giudice della discussa sentenza che nel 2013 ha condannato in via definitiva Silvio Berlusconi per evasione fiscale. Sentenza «discussa» anche da Amedeo Franco, uno dei giudici che parteciparono alla camera di consiglio, che in un audio - reso noto nel giugno 2020 - ha parlato di «forti pressioni per condannare Berlusconi» e della corte come di «un plotone di esecuzione». Bene, l'attuale procuratore di Roma, Michele Prestipino (di cui racconta Palamara nel libro *Il Sistema* e la cui nomina è ancora oggi contestata dal Tar), si è mosso in prima persona, cosa assai rara, e a tempo record (soli sei mesi, funzionasse sempre così la giustizia...) ha chiesto il rinvio a giudizio per quindici tra giornalisti (me compreso, e poi Feltri e Porro), deputati e senatori (tra cui la capogruppo di Forza Italia Anna Maria Bernini e il sottosegretario Giorgio Mulè) che hanno osato commentare le inquietanti rivelazioni di Franco sulla trasparenza di quella sentenza.

Che cosa lega il filo-negazionismo di Gratteri al buonismo di Cantone e all'attivismo di Prestipino? Il senso di giustizia? Io una risposta l'avrei, ma con l'aria che tira la tengo per me. Meglio Pasqua a piede libero.

TOGHE E PANDEMIA

Gratteri fa lo spot al libro dei negazionisti del Covid

di Felice Manti

Può un coraggioso pm anti 'ndrangheta assomigliare al suo nome a un libro negazionista sul Covid? La domanda ribomba da ieri nelle redazioni dei giornali dopo che *Il Foglio* ha rivelato che Nicola Gratteri ha «benedetto» con la sua preziosissima prefazione il saggio no-vax *Strage di Stato*, (edito da Lemma Press) scritto (...)

segue a pagina 3

E un gup legittima le bugie nelle auto-certificazioni

di Massimo Malpica

Non solo la verità, ma anche la menzogna rende liberi. Specie se parliamo di uscire in lockdown e di mentire sui motivi nella famigerata autocertificazione. A stabilire il diritto alla panzana è il gup di Milano Alessandra Del Corvo che, peraltro, ha accolto la richiesta di archiviazione della stessa procura, sostenendo (...)

segue a pagina 3

I GUAI DEL MINISTRO DELLA SALUTE



NELL'ANGOLO Roberto Speranza colleziona solo flop

Dalle cure ai piani fantasma Tutti i fallimenti di Speranza

Giuseppe Marino

a pagina 8

SI ALLE SCUOLE APERTE DOPO PASQUA

Vaccini: Europa divisa e litigiosa E Biden ci lascia senza fiale

Draghi duro con AstraZeneca: «Ha deluso i cittadini»

Riccardo Pellicetti e Adalberto Signore

Sul pasticcio vaccini la presidente Ue Ursula von der Leyen prova a placare la rivolta dei Paesi a corto di fiale e ribadisce la clausola no export: «I sieri prodotti qui restano nella Ue». Ma l'Austria contesta i criteri: «Sui 10 milioni di dosi Pfizer il criterio degli abitanti non va». Dagli Usa il presidente Joe Biden avverte: sulle dosi extra niente regali. Intanto il premier Mario Draghi accusa AstraZeneca durante il suo intervento al Consiglio Ue: «Non possiamo restare inermi di fronte agli impegni non onorati da alcune aziende del farmaco. I cittadini europei hanno la sensazione di essere stati ingannati da alcune case farmaceutiche».

alle pagine 4-5

CASO ANAGINI Di Lorenzo

«Contro di noi un illogico accanimento»

Maria Sorbi

Non sono giorni facili per AstraZeneca. I sospetti Ema sul rischio trombotici, i dubbi Usa e il giallo delle 29 milioni di dosi. «Nascoste? Impensabile», dice al *Giornale* Piero Di Lorenzo.

a pagina 7

CAOS SOMMINISTRAZIONI

Stato-Regioni nuove tensioni Zaia si smarca

Lodovica Bulian

Sui vaccini è ancora tensione tra Stato e Regioni. Entro fine mese arriveranno 4,5 milioni di dosi. L'esecutivo: almeno 800 somministrazioni al di

a pagina 8

*IN ITALIA: FAITE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) AUTONOME IN TUTTI I CASI. IL SENSO DELLA LEGGE È DI TUTTIL'ITALIA.

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

Nuovo farmaco con formula **Silaxan®** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

Più spazio alla vita.

Esagerare con gli alcolici, il fumo, il caffè, il tè, il cioccolato, il sale, il latte, il latte condensato, il latte in polvere, il latte magro, il latte intero, il latte sterilizzato, il latte pastorizzato, il latte fermentato, il latte acidificato, il latte aromatizzato, il latte addensato, il latte condensato, il latte evaporato, il latte in polvere, il latte magro, il latte intero, il latte sterilizzato, il latte pastorizzato, il latte fermentato, il latte acidificato, il latte aromatizzato, il latte addensato, il latte condensato, il latte evaporato.

ANNIVERSARIO FRA CENSURE, RETORICA E ACCUSE DI PLAGIO

Islamisti, femministe e critici tedeschi Forse è meglio lasciare in pace Dante

PARIGI SOTTO CHOC

Il mistero dei cadaveri «restituiti» dalla Senna

Francesco De Remigis

a pagina 13

di Matteo Sacchi
Serena Sartini e Mauro Zanone

Gli eserciti del politicamente corretto, sparsi un po' ovunque nell'Occidente consumato dalla «ideologia del pentimento» (Pascal Bruckner), non si fermano più dinanzi a nulla. E l'ultima vittima della loro opera di igienizzazione è Dante Alighieri.

a pagina 21

IL GIORNO

VENERDÌ 26 marzo 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, più schianti in auto ma meno feriti

**Il pericolo dell'elettrico
Un incidente su cinque
a bordo di monopattini**

Mingoa in Lombardia



**DOMANI IN REGALO
SPECIALE
APERTURA F1
seconda parte**

ristora
INSTANT DRINKS

«Ingannati sui vaccini, no all'export»

Draghi impone la linea dura a Bruxelles. Nel mirino ancora AstraZeneca. Von der Leyen: «Quello che produciamo qui resta qui»
Il pasticcio dei soggetti fragili: regioni in ordine sparso, non c'è un criterio nazionale. Scuola, il calendario delle riaperture

Servizi
da pag. 3 a pag. 9

Il caos delle prenotazioni

**Le vaccinazioni
e i nonni salvati
dai nipoti digitali**

Giancarlo Ricci

Chi, come me, era bambino negli anni '70, sicuramente ricorderà quando, silenziosi ed ordinati, ci si metteva in fila con tutti i compagni di classe davanti all'infermeria della scuola per essere vaccinati. Si attendeva che arrivasse la chiamata del medico e si entrava nella saletta bianca un po' spaventati. Ma poi tutto si risolveva con una puntura sul braccio, uno zucherino o una 'rossa Rossana' per alleviare la sofferenza. Se si era adulti, invece, si andava dal medico di famiglia che provvedeva a somministrare il vaccino dopo una semplice telefonata per prendere appuntamento. Una volta ci si vaccinava così contro il vaiolo, la difterite, la poliomelite.

Continua a pagina 2

**INTERVISTA AL MINISTRO LAMORGESE: SERVE ANCORA UNO SFORZO
«CONTROLLI SÌ, MA CON UMANITÀ. GUERRA ALLE INFILTRAZIONI MAFIOSE»**

Il ministro
Luciana
Lamorgese,
67 anni

**L'ULTIMA
STRETTA
DI PASQUA**

Pini a pagina 7

DALLE CITTÀ

Milano, il caso prenotazioni

**Aria ora si difende
e fa scaricabarile
Ma da aprile
ci sarà Poste**

Bonezzi nelle Cronache

Milano, choc in zona piazza Lodi

**Raid incendiario:
torna in carcere
«bombardiere nero»**

Vazzana nelle Cronache

Codogno

**Noto fiorista
schiacciato
da un macchinario**

Borra nelle Cronache



Le esecuzioni sommarie nel nostro esercito

**Riabilitati i militari
fucilati nel 1915-1918**

Morandi a pagina 13



La Cyrus torna al passato: «Ero una brava ragazza»

**Miley, il sesso e l'alcol
«Ora mi sono pentita»**

Di Clemente a pagina 17

PROVA
CON VITAMINA C,
VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico 3

L'INTEGRATORE MULTIVITAMINICO
* CON PIÙ DI 70 BENEFICI*
PER IL BENESSERE FISICO E MENTALE.

*INDICAZIONI SULLA SALUTE APPROVATE PER LE VITAMINE
E I MINERALI CONTENUTI NEL PRODOTTO.

A. SESARINI



Domani su Alias

VOCI D'AFRICA Dal 30° Festival del cinema africano Asia America Latina esploriamo luoghi dove il cinema è stato cancellato



Culture

VIRGINIA WOOLF A 80 anni dalla morte parla Nadia Fusini che ne ha scritto la biografia «Possiedo la mia anima»
Sara De Simone pagina 10



Visioni

BERTRAND TAVERNIER Addio al regista di «L'esca» e «Round Midnight». Cinefilo, critico, osservatore del mondo
Eugenio Renzi, Luigi Onori pagina 12

quotidiano comunista
il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

VENERDI 26 MARZO 2021 - ANNO LI - N° 72

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

LOMBARDIA FANALINO DI CODA, DIMISSIONI DEL CDA DI ARIA: GUBIAN (IN QUOTA LEGA) AMMINISTRATORE UNICO

Regioni: basta accuse, mancano le dosi

■ Ai governatori la strigliata di Draghi di mercoledì non è andata giù. Ieri in Conferenza Stato-Regioni l'hanno detto chiaramente: su 9.911.100 dosi consegnate, 8.595.798 sono state somministrate; se non si va più veloce è perché mancano i sieri, del personale pro-

messo ne è arrivato poco. Non tutti vanno alla stessa velocità ma comunque non ci stanno a fare i capri espiatori. Il presidente della Conferenza delle regioni, Bonaccini, ha chiesto un confronto con l'esecutivo: «Un cambiamento di passo ma insieme, governo e regioni».

L'appuntamento per fare la pace lunedì. Oggi Cabina di regia per il prossimo decreto anti Covid. Tutti i ministri spingono per la scuole in presenza fino alla prima media. Manca l'accordo sul ritorno della zona gialla o restrizioni fino al primo maggio. **POLLICE A PAGINA 3**

CONSIGLIO UE, DRAGHI CONTRO BIG PHARMA
Blocco export «caso per caso»

■ La penuria di vaccini e lo scontro con AstraZeneca al centro del Consiglio Ue. Il controllo dell'export partirà da oggi e durerà per sei settimane.

Intanto la Gran Bretagna ha utilizzato per 21 milioni di iniezioni (su 31) delle dosi Pfizer, prodotte anche nella Ue.
MERLO A PAGINA 2

all'interno



Egitto
Suez resta bloccato. Bruciati centinaia di migliaia di dollari

La portacontainer Ever Given è ancora incagliata nel Canale di Suez. Due giorni di blocco sono già costati centinaia di migliaia di dollari. La Russia: bypassiamolo

MICHELE GIORGIO
PAGINA 7

Golfo
Scontro Iran-Israele a distanza: missili contro le navi-cargo

Dodici attacchi israeliani a petroliere iraniane negli ultimi anni, le risposte di Teheran. Lo scontro tra i due paesi va di scena nel Golfo e coinvolge l'intera regione

FARIAN SABAH
PAGINA 7

Italia-Usa
Più realista del re, Di Maio resta in Afghanistan

GIULIANO BATTISTON

Biden vuole fare le valigie e lasciare l'Afghanistan, anche se con qualche mese di ritardo sul previsto. Di Maio, ignaro del contesto e delle scelte Usa, si dice pronto a un ulteriore impegno.
— segue a pagina 8 —



Non c'è pasto per te

Oggi sciopero nazionale dei rider per i diritti sul lavoro. Manifestazioni in 30 città. Appello ai consumatori: «Non ordinate on line cibo a domicilio». Insieme ai ciclofattorini i lavoratori dello spettacolo e della logistica. Da nord a sud le 60 piazze della scuola contro la Dad **pagine 2,3**

foto di Francesco Corradini/Tam Tam

Lele Corvi



La polemica

Le parole sono merci, se inglesi valgono di più

PIERO BEVILACQUA

Ha destato sorpresa, la reazione del presidente Draghi, alle prese con tante parole inglesi per enunciare provvedimenti legislativi riguardanti il nostro paese. Ma i commenti non sono andati oltre la superficiale registrazione dello stupore.
— segue a pagina 15 —

Sinistra

Il partito, quell'oscuro oggetto del desiderio

ALDO GARZIA

La discussione sulla crisi della "forma partito" dura da qualche decennio. Con il riflusso degli anni Ottanta scoprimmo che non funzionava più, né nel modello leninista d'avanguardia né in quello di "partito nuovo, di massa" di Togliatti.
— segue a pagina 15 —

All'interno

Intervista Re David (Fiom): «Giorgetti non ci ascolta»

MASSIMO FRANCHI **PAGINA 3**

Pd Donne a capo dei gruppi
Ma sempre ex renziane

ANDREA CARUGATI **PAGINA 6**

Myanmar Repressione infinita
320 le vittime della giunta

DE PASCALE, GIORDANA **PAGINA 9**

LIBIA

L'Europa vola a Tripoli, la Farnesina porta l'Eni



■ Il nuovo Governo di unità libico è appena nato e l'Europa vola a Tripoli per ribadire il suo ruolo nel paese. I ministri degli esteri di Italia, Francia e Germania hanno discusso con il premier Dabaiba di ricostruzione, lotta all'immigrazione, embargo. Di Maio, accompagnato dall'ad di Eni DeScalzi, ha visto gli affari, ma non i lager. **PRINZI A PAGINA 8**

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Ediz. CRM/232103
 10326
 9 770025 213503





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXX-N° 84 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 26 Marzo 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA: "IL MATTINO" - "IL BIGFARI" EURO 1,20

Buona prova di Insigne

Italia, basta un tempo primo passo verso «Qatar 2022»

Roberto Ventre a pag. 16



Addio al maestro

Tavernier, l'icona del cinema francese che amava il jazz

Valerio Caprara a pag. 15



Le capogruppi Pd

LA PARITÀ DI GENERE NON È UN RISTORO

Antonella Laudisi

C'è chi, come la deputata pd Rosa Maria Di Giorgi, definisce «generoso» il gesto del capogruppo Deirio, pronto a dimettersi per lasciare l'incarico a una donna: in pole Debora Serracchiani e Marianna Madia (chi vincerà lo sapremo solo la prossima settimana).

Ma la lingua si sa è piena di tranelli. È così che l'aggettivo tradisce un modo spicco per derubricare la questione di genere appellandosi alla pratica solo numerica delle quote rosa. La generosità è di per sé un atto calato dall'alto che implica in chi ne è oggetto la totale passività. «Fare il generoso» - avvertono i linguisti della Treccani - significa «compiere un atto di generosità (anche morale) facendone sentire il peso».

E allora no, così non va. Dice bene Luciana Castellina, che certo nessuno potrà mai tacciare di anti-femminismo, «potremmo anche occupare più posti in un governo, e ovviamente sono favorevole, ma se non modificheremo leggi, codici e orari, abbattendo il modello maschile che ci viene spacciato come neutro, non ne verremo a capo». E aggiunge, in una intervista a La Repubblica, rispondendo sulla presenza nel governo di solo 8 donne su 23, «non è bello, perché non ci hanno pensato, nemmeno Draghi. Ma non lo ritengo decisivo. Vantiamo un credito storico. E quindi allora bisognerebbe stabilire il 75 per cento della presenza femminile per risarcire la discriminazione millenaria, come affermava il codice della Repubblica popolare cinese, anche se poi se lo sono dimenticato».

Continua a pag. 39

Draghi: «Europei ingannati»

Vaccini, la Ue blocca l'export

►Linea dura di Bruxelles sui contratti, affondo del premier contro AstraZeneca Contagi, calo troppo lento: la Campania resterà zona rossa. Via al pass vaccinale

Durante la sessione del Consiglio europeo sul Covid 19, il presidente Draghi ha sostenuto la necessità di non restare inermi di fronte agli impegni non onorati da alcune case farmaceutiche: «I cittadini europei hanno la sensazione di essere stati ingannati da alcune case farmaceutiche», ha detto il premier riferendosi in particolare alla vicenda AstraZeneca. E la Ue blocca l'export dei sieri. Intanto in Campania i contagi calano troppo lentamente: resterà zona rossa; parte il pass vaccinale.

Conti, Mautone, Porcaro servizi da pag. 2 a 5

I ricercatori del Ceinge di Napoli

Scoperti i cinque geni che aggravano il Covid

Melina Chiapparino a pag. 7



Il reportage dai Quartieri Spagnoli

«Un anno di epidemia in quattro in un basso»

Gigi Di Fiore a pag. 7



La Sanità allo Stato

I regionalismi che fanno male a tutto il Paese

Alessandro Campi

Sotto la spinta della crisi pandemica - e dei palesi ritardi nell'affrontare in particolare la campagna di vaccinazione - rischia d'imporsi nel dibattito politico nazionale una falsa e fuorviante alternativa. Continua a pag. 39

L'omaggio e l'oblio

DANTE, COSA RESTERÀ DOPO LA FESTA

Marco Lombardi

Luis Buñuel, regista provocatorio nonché finissimo letterato, sosteneva, nell'autobiografia «Dei miei estremi sospiri», che Dante era il più noioso dei poeti. Parlava, Buñuel, a nuova perché suocera intendesse: ce l'aveva con Borges, l'altrettanto noioso Borges, che di Dante è stato uno dei più acuti malleadori. Penso all'attuale, scalmato, entusiasmo per il Padre non solo delle Patrie Lettere, rammentando che, nel «Canone occidentale», Harold Bloom stabilisce la differenza fondamentale tra Dante e Shakespeare, una delle direttrici intorno a cui scorre il suo viaggio nella letteratura occidentale: Dante è il poeta dei poeti, Shakespeare il poeta della gente. Continua a pag. 39

Picone a pag. 14

Nella chiesa di Marano due quadri offerti da Lorenzo Nuvoletta



La Santa del boss sanguinario

Ferdinando Bocchetti a pag. 13

A DEVOZIONE LORENZO NUVOLETTA

I rinforzi per i Comuni

Il concorso sprint «2800 tecnici al Sud in soli cento giorni»

L'iniziativa dai ministri Carfagna e Brunetta Sbloccata anche la maxi-selezione in Campania

Nando Santonastaso

Cento giorni per arricchire la Pubblica Amministrazione del Sud di 2.800 tra ingegneri, tecnici, progettisti, analisti ed esperti di procedure giuridico-amministrative: i ministri Carfagna e Brunetta sbloccano il concorso in Campania. A pag. 8

Il sindaco Falcomatà

«A Reggio Calabria all'ufficio urbanistico un solo geometra»

Marco Esposito a pag. 9

Migliaia di navi cargo ferme per giorni

Canale di Suez bloccato il grande ingorgo globale



Il grafico che segnala il traffico marittimo: le frecce colorate rappresentano le navi bloccate nel Mediterraneo e nel Mar Rosso per effetto dell'ingorgo provocato dal cargo incagliato nel canale di Suez

Cristiano Tinazzi a pag. 11

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY®

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

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

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

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

OTTURAZIONE FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO E UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT. MIN. SANITÀ DEL 29/04/2020





Il Messaggero



21h € 1,40* ANNO 143 - N° 84 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 26 Marzo 2021 • S. Emanuele

IL GIORNALE DEL

Commenta le notizie su [IL MESSAGGERO.IT](http://www.ilmessaggero.it)

31 VACCINI
GIORNO PER GIORNO
Dosi somministrate in totale:
8.595.798
Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente:
+6,2%
Dati 25 marzo ore 18.51



Qualificazioni
Azzurri, buona la prima sulla strada dei Mondiali gran gol di Immobile e 2-0 all'Irlanda del Nord
Angeloni e Trani nello Sport



1941-2021
Addio Bertrand Tavernier il cinema francese piange il regista colto che un' anima e impegno
Satta a pag. 25



Coordinamento flop
I regionalismi che ledono gli interessi del Paese

Alessandro Campi

Sotto la spinta della crisi pandemica - e dei palesi ritardi nell'affrontare in particolare la campagna di vaccinazione - rischia d'imporsi nel dibattito politico nazionale una falsa e fuorviante alternativa: tra chi dice che tocchi allo Stato riprendersi molti dei poteri e delle funzioni che nel corso degli anni sono stati delegati ai livelli amministrativi locali, a partire dalle Regioni; e chi sostiene che queste ultime, considerate il vero bastione dell'autonomia dei territori e degli interessi dei cittadini che vi vivono, se hanno fatto registrare inadempienze e disfunzioni è proprio per colpa della scarsa capacità di coordinamento e delle eccessive ingerenze politico-burocratiche del potere centrale.

Più Stato o più autonomie? Centralizzare nuovamente, come in fondo aveva provato a fare Renzi col suo progetto (bocciato al referendum) di riforma costituzionale, o accrescere il decentramento e il "potere di governo dal basso", portando avanti la prospettiva cosiddetta del "regionalismo differenziato"?

Il fatto stesso che ci si ponga simili dilemmi - come detto, eccessivamente semplificatori - è la conferma di come, grazie all'acceleratore della pandemia, le storture nel funzionamento del nostro apparato pubblico, note in realtà da anni, abbiano finito per assumere un carattere drammatico.

Continua a pag. 20

Lazio in arancio, scuole aperte

► Si allenta la stretta, ma le superiori restano chiuse. Mezza Italia ancora in zona rossa. Pronto il decreto valido fino ai primi di maggio: giallo rinforzato e stop movida alle 15.00

Parla la mamma del calciatore vittima di un incidente



«Il mio cucciolo Daniel con il cuore da leone»

Daniel Guerini con la mamma Michela Mozzetti a pag. 13

ROMA Lazio e Toscana in arancione, con le scuole elementari che potranno riaprire. Lombardia in rosso. In attesa delle valutazioni della cabina di regia, le Regioni analizzano i dati Rt. E fanno previsioni sulla fascia di colore che scatterà lunedì prossimo. Si allenta la stretta, ma i licei restano chiusi. Mezza Italia ancora rossa nel caos regionali. In arrivo il decreto fino a inizio maggio: il giallo sarà "rinforzato", stop movida alle 15. Bassi, Evangelisti, Malfetano, Mangani e Pirone a pag. 2 a pag. 7

Draghi: delusi da AstraZeneca

Vaccini, bloccato l'export «La Ue è stata ingannata»

Marco Conti



Il braccio di ferro con AstraZeneca e il governo britannico è appena all'inizio. La Commissione Europea punta a una stretta sull'export. Draghi: «Europei ingannati»
A pag. 4

Alitalia, arriva l'offerta Ita per l'acquisto di 50 aerei

► Oggi il cda della nuova compagnia vara la proposta. Previsti esuberi per 350 piloti e 500 assistenti di volo

Umberto Mancini

È il d-day per Ita. Oggi il cda della compagnia tricolore presieduto da Francesco Cajo potrebbe decidere di lanciare l'offerta per l'acquisto di almeno una cinquantina di aerei dall'Alitalia in amministrazione straordinaria. La richiesta comprenderebbe il condizionale è d'obbligo visto che serve l'ok di Bruxelles, 40 velivoli a medio raggio, 5 di lungo raggio e tre per il cargo. Previsti esuberi per 350 piloti e 500 assistenti di volo.
A pag. 16

L'intervista

Renzi: «Resto in Italia Viva saremo decisivi nel 2023»

Barbara Jerkov



«Non lascerò Italia Viva, saremo decisivi nel 2023». Matteo Renzi guarda avanti dopo lo strappo di gennaio che ha portato alla nascita del governo Draghi.
A pag. 8

Attacco al "Sommo"

La festa di Dante infastidisce i tedeschi distratti

Federico Guiglia

Non un italiano, ma il più grande scrittore argentino, Jorge L. Borges, definiva Dante «il poeta simbolo dell'Italia e per questo di tutto l'Occidente». E proprio lui, Borges, forse l'unico argentino senza una goccia di sangue italiano nelle vene, lo raccomandava. Continua a pag. 20 Musolino a pag. 24



PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80 mg capsule molli
olio essenziale di lavanda
30 CAPSULE MOLLI

Nuovo farmaco con estratto **Silexan®** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

LAILA
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?
CATTIVO UMORE?
SONNO DISTURBATO?

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo farmacista. Aut. No. 10/95/2020.

VERGINE, IL SEGNO CHE CAMBIA RITMO

IL GIORNO È BRANCO

Buongiorno, Vergine! Ci sono state schiarite in marzo, alternate a rovesci e momenti di grande incertezza. Una situazione che viviamo tutti, però voi la prendete in modo molto personale, non accettate ritardi e mancati riscontri. Tuttavia ci sono momenti creati da una bella Luna, come questa che richiama Pablo Neruda: "Potranno recidere tutti i fiori, ma non riusciranno ad impedire l'arrivo della primavera".
Aguri.

© PRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

VENERDÌ 26 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Le nostre interviste: Notaro e la violenza

**La battaglia di Gessica
«Aiuto migliaia di donne
Ilenia, che orrore»**

Spadazzi e de Franchis nel Fascicolo Regionale



**DOMANI IN REGALO
SPECIALE
APERTURA F1
seconda parte**

ristora
INSTANT DRINKS

«Ingannati sui vaccini, no all'export»

Draghi impone la linea dura a Bruxelles. Nel mirino ancora AstraZeneca. Von der Leyen: «Quello che produciamo qui resta qui»
Il pasticcio dei soggetti fragili: regioni in ordine sparso, non c'è un criterio nazionale. Scuola, il calendario delle riaperture

Servizi
da pag. 3 a pag. 9

Il caos delle prenotazioni

**Le vaccinazioni
e i nonni salvati
dai nipoti digitali**

Giancarlo Ricci

Chi, come me, era bambino negli anni '70, sicuramente ricorderà quando, silenziosi ed ordinati, ci si metteva in fila con tutti i compagni di classe davanti all'infermeria della scuola per essere vaccinati. Si attendeva che arrivasse la chiamata del medico e si entrava nella saletta bianca un po' spaventati. Ma poi tutto si risolveva con una puntura sul braccio, uno zucherino o una 'rossa Rossana' per alleviare la sofferenza. Se si era adulti, invece, si andava dal medico di famiglia che provvedeva a somministrare il vaccino dopo una semplice telefonata per prendere appuntamento. Una volta ci si vaccinava così contro il vaiolo, la difterite, la poliomelite.

Continua a pagina 2

**INTERVISTA AL MINISTRO LAMORGESE: SERVE ANCORA UNO SFORZO
«CONTROLLI SÌ, MA CON UMANITÀ. GUERRA ALLE INFILTRAZIONI MAFIOSE»**

Il ministro
Luciana
Lamorgese,
67 anni



**L'ULTIMA
STRETTA
DI PASQUA**

Pini a pagina 7

DALLE CITTÀ

Bologna in lutto

**È morto
Padre Digani,
l'anima e il cuore
dell'Opera Marella**

Selleri in Cronaca

Verso le amministrative

**Da Bologna civica
si agli Stati generali
proposti dalla Lega**

Carbutti in Cronaca

Bologna, l'idea del Comune

**Scuola e teatro
per far rivivere
Villa Aldini**

Orsi in Cronaca



Le esecuzioni sommarie nel nostro esercito

**Riabilitati i militari
fucilati nel 1915-1918**

Morandi a pagina 13



La Cyrus torna al passato: «Ero una brava ragazza»

**Miley, il sesso e l'alcol
«Ora mi sono pentita»**

Di Clemente a pagina 17

PROVA

CON VITAMINA C,
VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico 3

L'INTEGRATORE MULTIVITAMINICO
* CON PIÙ DI 70 BENEFICI*
PER IL BENESSERE FISICO E MENTALE.

*INDICAZIONI SULLA SALUTE APPROVATE PER LE VITAMINE
E I MINERALI CONTENUTI NEL PRODOTTO.

A. SESARGINE



IL SECOLO XIX



VENERDÌ 26 MARZO 2021

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno DCCXXI - NUMERO 72, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

VERSO I MONDIALI DEL QATAR 2022
L'Italia di Mancini parte bene
Irlanda del Nord battuta 2-0



DA DOMENICA IN REGALO CON IL SECOLO XIX
Un libro di racconti di mare
firmati da Conrad, Balzac e Defoe



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 14
Commenti	Pagina 17
Economia-Marketing	Pagina 18
Genova	Pagina 22
Programmi-Tv	Pagina 38
Arte	Pagina 39
Sport	Pagina 42

IN REGALO
Domenica la 1ª uscita

200 NAVI FERME NEL CANALE PER LA PORTACONTAINER INCAGLIATA. IL BLOCCO POTREBBE DURARE SETTIMANE, DANNI ENORMI AI COMMERCII MONDIALI

Il grande ingorgo di Suez



Le portacontainer in coda in attesa che si sblocchi la situazione lungo il Canale di Suez, dove la gigantesca Ever Given si è messa di traverso **GHIARA / PAGINA 13**

L'ANALISI

FRANCESCO MUNARI
I RISCHI DEL GIGANTISMO NAVALE

Il caso della portacontainer nel Canale di Suez non è una sfortunata casualità. È un'occasione che invita a riflettere sulle dimensioni di queste navi. **L'ARTICOLO / PAGINA 17**

SULLA JOLLY COBALTO

Alberto Quarati
Il comandante in coda: «Qui fermi, non ho idea di quando ripartiremo»

Parla il comandante della Jolly Cobalto, una delle navi in coda: «Decine di navi intorno a noi, non so quando ripartiremo». **L'ARTICOLO / PAGINA 13**

VACCINI, L'AFFONDO DEL PREMIER AL VERTICE UE. VON DER LEYEN ATTACCA LONDRA PER LE FORNITURE DI ASTRAZENECA

Draghi: cittadini ingannati dalle case farmaceutiche

In Liguria il contagio frena tranne che a Savona, dove si valutano altri provvedimenti restrittivi

«I cittadini europei sono stati ingannati dalle case farmaceutiche», il premier Mario Draghi attacca senza troppi giri di parole le Big Pharma nel corso del vertice riunito a Bruxelles per affrontare la questione vaccini. Ursula von der Leyen ha attaccato Londra per le forniture di AstraZeneca. Nel frattempo, si ridisegnano i colori delle regioni italiane. In Liguria il contagio sembra far registrare un rallentamento, tranne che a Savona, dove invece si valutano ora misure più restrittive. **SERVIZI / PAGINA 2-6**

IL COMMENTO

EUGENIA TOGNOTTI
VACCINO PER LEGGE A CHI LAVORA NELLA SANITÀ

Affrontando il caso dell'obbligatorietà della vaccinazione per medici, infermieri, oss, non sembra fuori luogo citare un passo del Giuramento di Ippocrate. **L'ARTICOLO / PAGINA 17**

LE REGOLE IN LIGURIA

Mario De Fazio
Asl in ordine sparso: ecco a chi vanno le dosi che avanzano

È una vera e propria babele quella dei criteri adottati dalle Asl liguri per determinare la lista dei riservati, ovvero di chi può ricevere il vaccino se si assenta qualche prenotato. **L'ARTICOLO / PAGINA 7**

CONFINDUSTRIA GENOVA

Simone Gallotti
Il bilancio di Mondini: «Quattro anni vissuti in totale emergenza»

Giovanni Mondini è a fine mandato al timone di Confindustria Genova e tira un primo bilancio: «Quattro anni di emergenza continua». **L'ARTICOLO / PAGINA 19**

INFRASTRUTTURE

Vendita di Autostrade
Fra i soci va in scena l'ultimo braccio di ferro

Teodoro Chiarelli
I soci di Atlantia sono spaccati sul dossier Autostrade. Edizione e Fondazione Crt spingono l'offerta di Cdp, che il fondo Tei definisce «illegale». **L'ARTICOLO / PAGINA 11**

L'allarme incidenti: «Protezioni difficili ma cantieri a norma»

Roberto Sculli
«I nostri cantieri sono a norma e non c'entrano con gli incidenti», spiega il neodirettore del Primo tronco di Autostrade, Francesco Sapio. **L'ARTICOLO / PAGINA 11**

MERCATO DELLA FOCE
VA DELLA LIBERTÀ

CONSEGNE A DOMICILIO RAPIDE E SICURE
CHIAMACI AL 393.888.72.92 • 347.444.34.88

DA LIGURIA I PRONTI

Danielli

BUONGIORNO

Premetto di avere fiducia nella magistratura. In ogni caso, leggo uno spettacolare pezzo di Luciano Capone sul Foglio nel quale si dà notizia della prefazione apposta dal procuratore di Catanzaro, Nicola Gratteri, a un libro secondo cui il covid è un complotto mondiale concertato da Bill Gates, Soros, Rockefeller (uno dei tanti) in combutta con le industrie farmaceutiche e i vertici massimi del Vaticano. Calma, io ho fiducia nella magistratura. Nella tesi dei due autori di Strage di Stato - il libro introdotto da Gratteri - il covid è un virus ridicolo, non ha ucciso nessuno, i vaccini sono acqua di fogna, e il grande inganno dipende dagli ebrei che comandano in tutto il mondo. Confermo con forza la mia fiducia nella magistratura. La falsa pandemia, ingannano gli illustri saggisti, è lo strumento per realizzare un

Ricordate: fiducia

MATTIA FELTRI
colpo di stato globale e trasformare l'uomo in ogm, o in cyborg governato dall'algoritmo, e nella contesa si fronteggiano Figli della Luce e Figli delle Tenebre. Ho una solidissima fiducia nella magistratura. Il procuratore Gratteri - ieri ha precisato di non essere un negazionista, infatti il suo ufficio è colmo di plexiglas e sono tutti vaccinati - scrive che «nell'attenta esegesi del libro affiora un mosaico in cui ogni tassello trova la propria collocazione», e poi «quadro di plausibilità» e «angosciosi interrogativi degni di approfondimento nelle sedi competenti». E tutto, mi resta soltanto da aggiungere, nella granitica certezza che Gratteri non affronta le inchieste come affronta le prefazioni, e casomai non l'avesse ancora espressa, la mia fiducia totale e incondizionata nella magistratura. —

VIGILANZA VALBISAGNO

VIGILANZA ARMATA DIURNA E NOTTURNA
SERVIZI DI SICUREZZA
INSTALLAZIONE E GESTIONE
IMPIANTI ANTINTRUSIONE VIDEOSORVEGLIANZA
VISITE ISPETTIVE - PIANTONAMENTI

Numero Verde 800 50 60 70



€ 2,50* in Italia — Venerdì 26 Marzo 2021 — Anno 157*, Numero 83 — ilsol24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

*In vendita abbinata obbligatoria con il Focus de Il Sole 24 ORE (Il Sole 24 ORE € 2,00 + Focus € 0,50).
Stile ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Focus, in vendita separata.
Solo in Abruzzo, Puglia, nelle province di CO, LC, SO, BG, BS, PV, MI, GB, LI, GR, SI, MS, PR, PT, PC, RM, FI, MO, MS, NO e PE in abbonamento obbligatoria con i rispettivi quotidiani locali
a € 1,00 in più del prezzo locale (€ 2,50 in più in presenza di un allegato a pagamento)



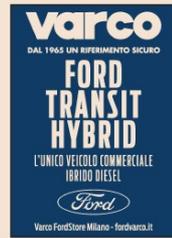
Oggi con Il Sole
Terzo settore:
come prepararsi
per la partenza
del Registro unico



— a 0,50 euro
più il quotidiano

Domani Plus 24
Dal farmaceutico
alla diagnostica,
i titoli della sanità
sotto i riflettori

— a 2,50 euro



FTSE MIB **24218,55** +0,04% | SPREAD BUND 10Y **97,70** +3,20 | €/S **1,1802** -0,19% | BRENT DTD **61,73** -3,64% | **Indici & Numeri** → p. 43-47

Draghi: accelerare sugli Eurobond

Consiglio europeo

Il premier sprona l'Europa: strada lunga ma dobbiamo iniziare a incamminarci

«Seguire l'esempio Usa per accrescere il ruolo internazionale dell'euro»

La zona euro ha bisogno di un titolo comune, un "safe asset", per rafforzare il ruolo internazionale della moneta unica. Lo ha detto il premier Mario Draghi, ex presidente della Bce,

Intervenendo nella riunione del Consiglio europeo, dedicato in gran parte alla questione vaccini e alle politiche per la ripresa. All'ordine del giorno c'era anche il dibattito sul ruolo internazionale della moneta unica. «Lo so che la strada è lunga, ma dobbiamo cominciare a incamminarci. È un obiettivo di lungo periodo, ma è importante avere un impegno politico» ha detto Draghi il quale ha invitato gli altri leader europei a prendere esempio dagli Stati Uniti che hanno l'unione dei mercati dei capitali, l'unione bancaria completa e un "safe asset", il Treasury, tutti elementi che sono determinanti affermare il ruolo internazionale del dollaro considerato un vero e proprio bene rifugio.

Gerardo Pelosi — a pag. 8

EMERGENZA COVID: LUNEDÌ VERTICE GOVERNO-REGIONI

Vaccini, Europa spaccata sulla strategia

Flammeri e Romano — a pag. 6 e 8

L'economia americana corre e l'euro va ai minimi da novembre sul dollaro

Mercato dei cambi

La valuta Usa premiata dal piano Biden e dalla rapida campagna vaccinale

Per la prima volta in quattro mesi l'euro è scivolato sotto quota 1,18 dollari. Da inizio anno la divisa continentale ha perso il 4% sul biglietto verde. Nell'ultimo mese il cross valutario ha subito un'accelerazione al ribasso. A

provocarla sono state le diverse prospettive di ripresa delle due aree: nel 2021 il Pil Usa dovrebbe crescere del 6,5% a fronte del 4,2% atteso nell'area euro. A spingere l'economia statunitense, oltre al maggiore e consolidato dinamismo, sono la potenza di fuoco degli stimoli fiscali attivati da Biden e la campagna vaccinale più rapida rispetto a quella europea: ieri il presidente Usa ha annunciato l'obiettivo di vaccinare 200 milioni di persone nei primi 100 giorni. Sui mercati azionari, intanto, i ribilanciamenti di fine trimestre indeboliscono i listini.

Vito Lops e Morya Longo — a pag. 5

L'INDICATORE ECONOMICO AMBROSETTI

SOFFIA VENTO OTTIMISTA PER LE IMPRESE

di Valerio De Molli

Quando si va a fondo l'unica cosa da fare è trovare un punto fermo, puntare i piedi e provare a risalire. Nell'ultimo anno siamo certamente andati a fondo. Il Pil è crollato, secondo le stime preliminari Istat, dell'8,9%: la

seconda peggior contrazione fra i Paesi dell'Unione europea (peggio di noi solo la Spagna) e la peggior contrazione in Italia dal Dopoguerra. Il numero di occupati si è ridotto di quasi mezzo milione.

— Continua a pagina 17

MODA 24. IL BEAUTY PUNTA SULLA TRASPARENZA

ADOBEE STOCK



Strategie di marketing. Il colosso francese lancia un sito dedicato per rafforzare la fiducia dei consumatori

L'Oréal, svelati gli ingredienti dei cosmetici

Marika Gervasio — a pag. 25

Controlli fiscali, tempi più lunghi per verificare i costi pluriennali

Cassazione

È legittimo l'accertamento del Fisco sulla rettifica di costi pluriennali anche se è passato il termine entro cui l'amministrazione aveva il potere di intervenire. Ad affermarlo sono le Sezioni unite della Cassazione depositata ieri.

Ambrosi e Torlo — a pag. 35

110% D

SUPERBONUS 110%

Condominio, nei piccoli lavori anche senza il codice fiscale

IL CAMBIO DI LINEA
L'agenzia delle Entrate modifica la sua posizione sul codice fiscale

Luca De Stefani — a pag. 38

LA SVOLTA DEI GIUDICI DI LEGITTIMITÀ

LA DONAZIONE CON BONIFICO SARÀ TASSATA

di Angelo Busani

Le donazioni indirette con bonifico bancario, se non sono state formalizzate in atti scritti, sono soggette all'imposta di donazione, così come determinata dal decreto legge 262/06, cioè la normativa che ha reintrodotto nel nostro ordinamento l'imposta di

successione e donazione. È quanto ha sottolineato la Cassazione. I giudici hanno ritenuto non tassabile una donazione con bonifico effettuata da persone fisiche non residenti in Italia, ma hanno affermato che il bonifico realizzato in Italia non sfugge al prelievo.

— a pagina 39

PANORAMA

OCCUPAZIONE

Consulenze, piano dei big per 2mila nuove assunzioni entro giugno

Almeno 2mila assunzioni entro giugno. Le società big della consulenza e della revisione aziendale (Deloitte, EY, Kpmg e PwC) mettono le mani avanti e anticipano la domanda nascosta dalla ripresa post Covid. L'area della revisione resta la più consistente ma cresce il peso dei neo laureati in materie tecnico scientifiche.

— a pagina 3

LO SPIRITO DELLE LEGGI

«OBEDIENZA», UNA PAROLA ORMAI ANDATA FUORI MODA

di Natalino Irti — a pagina 16

AUTOSTRADE

Atlantia, nessuna proroga per trattativa scissione Aspi

Edizione, la finanziaria del Benetton, e Fondazione Crt alla prossima assemblea di Atlantia del 29 marzo esprimeranno voto contrario alla proroga del termine per la scissione in favore di Aspi.

— a pagina 30

INVESTIMENTI

Lombardia, fondi esteri per 4 miliardi in sei anni

La Lombardia piace agli investitori esteri. Nonostante la pandemia, la regione negli ultimi tre anni (stime Promos Italia) ha attratto investimenti per 4 miliardi: flussi elevati anche nel 2020.

— a pagina 19

RETE UNICA

Anche Macquarie ha fretta di chiudere il dossier

Anche il fondo australiano Macquarie ha fretta di chiudere il dossier rete unica entro il 30 giugno. Se l'acquisto della quota di Enel in Open Fiber slitterà il fondo dovrà pagare interessi del 9%.

— a pagina 28

I 60 ANNI DELL'AZIENDA

Arti Grafiche Bocca, la carta diventa arte

Per celebrare i 60 anni di attività la Arti Grafiche Bocca va oltre l'economia circolare e partendo dagli scarti della carta arriva all'arte. Un museo servirà a collegare l'azienda al territorio.

— a pagina 20

24+ ilsol24ore.com

Cig economy e lavoro instabile
Si moltiplicano le strette normative sull'economia dei lavoratori

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





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 26 marzo 2021
Anno LXXVII - Numero 84 - € 1,20
Sant'Emanuele

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

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

VACCINATI A SBAFO

Un milione di imbrogliatori

I fragili e gli anziani attendono da quasi tre mesi il loro turno | *Nei dati raccolti anche giovani e giovanissimi passati avanti senza averne alcun diritto noto* | *Eccoli i prepotenti che Draghi accusa di imporsi alle Regioni* | *Protetti e non rischiavano nulla*

L'Italia vince la prima gara di qualificazione ai mondiali 2022: Irlanda del Nord ko

Berardi e Immobile ci fanno volare: 2-0



Pieretti a pagina 29

DI FRANCO BECHIS

C'è poco meno di un milione di italiani che risulta ufficialmente vaccinato e non si capisce proprio perché. Non appartiene al personale scolastico, non alle forze armate, alle Rsa o al personale delle strutture sanitarie. (...)

Segue a pagina 3

Ristrettezze anche dopo Pasqua
L'Italia rischia un altro lungo periodo in «rosso»

Di Nitto a pagina 5

La maratona per Ambrogio Crespi
Incredibile quella condanna
Lui, contro la mafia

DI FRANCESCO STORACE

Sbattetelo dentro. Toglietelo ai suoi cari. Con lo stigma del mafioso. Ambrogio Crespi, la giustizia che ti lascia a bocca aperta, perché ti pare tutto così incredibile, inspiegabile, persecutorio. (...)

Segue a pagina 9

Guerini promessa della Lazio
Il mondo dello sport piange il talento perduto del giovane Daniel



Rocca a pagina 10

Oggi le cifre ufficiali: con l'indice a 0,99 asili, medie ed elementari tornano in classe
Il Lazio spera: da lunedì i piccoli a scuola

La nonnina è finita in coma
Anziana avvelenata dalla sua badante

Ricci a pagina 23

••• Il Lazio a un passo dal tornare in zona arancione. I dati rilevati ieri e che oggi verranno ufficializzati parlano di un indice Rt a 0,99. Il che vuol dire che da lunedì nella nostra regione potrebbero tornare in classe in presenza asili, elementari e medie. Domani si decide.

Conti a pagina 14

Formia, aveva fatto AstraZeneca
Finziere 48enne muore dopo il vaccino

Nicoletti a pagina 5

la S TORACIATA
Per fidanzarsi con la Boldrini procuratevi il numero del suo parrucchiere. O datelo alla sua portaborse

PEGASO
Università Telematica
La distanza che ci unisce
"Dietro ogni problema c'è un'opportunità."
Galileo Galilei

Impegna al meglio il tuo tempo, investi sulla tua formazione. Studia online dove vuoi e quando vuoi con la migliore formazione universitaria online d'Italia.

Da oggi studi e sostieni gli esami online.

www.unipegaso.it 800.185.095

Il diario
di Maurizio Costanzo
Leggo che durante il lockdown sono esplosi casi di violenza domestica e di conseguenza un'associazione canadese si è inventata un semplice gesto per segnalare un pericolo, una specie di SOS silenzioso durante una videochiamata con gli amici. Un modo intelligente per chiedere aiuto ma bisogna fare dei corsi, adesso, per spiegare che le 4 dita poste davanti al viso di una donna che chiama, significano bisogno d'intervento immediato. Non vorrei che qualcuno pensasse che si tratta di un vezzo femminile.

Venerdì 26 Marzo 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 71 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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

€2,00



10 IL MIO QUOTIDIANO

Superbonus, già presentate 37 mila istanze

Bartelli a pag. 29

Orsina (Luis): Draghi deve pensare alla pandemia, i partiti devono lavorare alle riforme istituzionali

Alessandra Ricciardi a pag. 7

www.italiaooggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

La riforma dello SPORT

Disponibile anche sul sito www.assabbonamenti.com

FISCO

Di Sostegni, i forfettari sfuggono ai controlli

Mandolesi a pag. 24

Costi pluriennali rettificabili

Per la Cassazione il fisco può verificarli e recuperare l'imposta anche negli anni successivi a quello in cui sono stati messi in bilancio per la prima volta

Il fisco ben può rettificare il componente pluriennale del reddito anche sull'esercizio successivo a quello in cui la voce è stata appostata a bilancio per la prima volta. L'immediato disconoscimento del costo spalmato su più esercizi, infatti, costituisce una facoltà, non un obbligo: le annualità successive hanno rilevanza autonoma, tanto da consentire il recupero d'imposta ed escludere la decadenza delle Entrate.

Ferrara a pag. 24

SU WWW.ITALIAOGLIT

Cassazione - La sentenza sulla rettifica del costo pluriennale in bilancio

Non profit - La risposta delle Entrate sul Superbonus

Tributi locali - Lo schema di decreto sull'albo degli accertatori e riscossori

10 ONLINE

CACCIA AI SALTAFILE

Vaccinazioni, le procure al lavoro su abusi e irregolarità

Valentini a pag. 9

Merkel, l'uscita di scena preannunciata col Covid si è rivelata un boomerang



di PIERLUIGI MAGNASCHI

Angela Merkel che per 16 anni consecutivi (pari a quattro interi mandati parlamentari) è stata la donna più potente della Germania, poi quella più potente d'Europa e, negli ultimi anni, per generale e indiscusso riconoscimento, anche la più importante donna politica al mondo. Ma il prossimo semestre (quello che si concluderà nelle elezioni politiche tedesche del prossimo settembre) rischia di trasformarsi, per la potentissima cancelliera, in una sorta di via Crucis. È vero che il rovesciamento della leadership

continua a pag. 10

DIRITTO & ROVESCIO

Repubblica ha concesso alle Boldrini mezza pagina per consentirle di difendersi dalle accuse di alcune dipendenti che dicevano di essere state maltrattate dall'ex presidente della Camera o di vantare crediti. La Boldrini, nel difendersi, si è affossata. Alla colf che è in attesa da dieci mesi di percepire gli scatti di anzianità, la Boldrini risponde, senza sapere che cade nel ridicolo, che «i calcoli si sono rivelati complicatissimi». Dopo il clamoroso mediatico ha incontrato la ex dipendente. E adesso si incontra ancora. La cifra è di 3 mila euro. «Una cifra di poco inferiore», dice la Boldrini. Quindi sa che cosa le deve dare ma non lo sa. Tremila euro, non 3 milioni. A Roberto, l'assistente parlamentare alla quale faceva fare spese e commissioni varie e che chiedeva il lavoro a distanza perché aveva problemi con il figlio, la Boldrini, quella che difende le donne, ha detto no (mi scusi qui) come un padron dalle belle braghe bianche, di quelli che non ne esistono più, costringendola a licenziarsi. Mentre milioni di dipendenti pubblici lavorano a distanza.

RTL 102.5

LA PRIMA RADIOVISIONE ITALIANA.

PERCHÉ IL MODO MIGLIORE DI ANTICIPARE IL FUTURO È CREARLO.

Benvenuti sul media del futuro.

Con «Il dizionario dei bilanci 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

VENERDÌ 26 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il Regno Unito multa le vacanze all'estero

**Gli inglesi restano a casa
Danno da 512 milioni
per il Chiantishire**

Conte e Di Blasio nel Fascicolo Regionale



Il giorno del sommo poeta

**Dante
immortale
e superstar**

Cini a pag.27 e Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

«Ingannati sui vaccini, no all'export»

Draghi impone la linea dura a Bruxelles. Nel mirino ancora AstraZeneca. Von der Leyen: «Quello che produciamo qui resta qui»
Il pasticcio dei soggetti fragili: regioni in ordine sparso, non c'è un criterio nazionale. Scuola, il calendario delle riaperture

Servizi
da pag. 3 a pag. 9

Il caos delle prenotazioni

**Le vaccinazioni
e i nonni salvati
dai nipoti digitali**

Giancarlo Ricci

Chi, come me, era bambino negli anni '70, sicuramente ricorderà quando, silenziosi ed ordinati, ci si metteva in fila con tutti i compagni di classe davanti all'infermeria della scuola per essere vaccinati. Si attendeva che arrivasse la chiamata del medico e si entrava nella saletta bianca un po' spaventati. Ma poi tutto si risolveva con una puntura sul braccio, uno zucchero o una 'rossa Rossana' per alleviare la sofferenza. Se si era adulti, invece, si andava dal medico di famiglia che provvedeva a somministrare il vaccino dopo una semplice telefonata per prendere appuntamento. Una volta ci si vaccinava così contro il vaiolo, la difterite, la poliomelite.

Continua a pagina 2

**INTERVISTA AL MINISTRO LAMORGESE: SERVE ANCORA UNO SFORZO
«CONTROLLI SÌ, MA CON UMANITÀ. GUERRA ALLE INFILTRAZIONI MAFIOSE»**

Il ministro
Luciana
Lamorgese,
67 anni

**L'ULTIMA
STRETTA
DI PASQUA**

Pini a pagina 7

DALLE CITTÀ

Firenze

**Viaggio nella città
che non si arrende
alla crisi**

Conte in Cronaca

Firenze

**Il mondo
degli artigiani
resiste e rilancia**

Giardi in Cronaca

Firenze

**Altri guai
sulla FiPili
I tempi dei lavori
si allungano**

Servizio in Cronaca



Le esecuzioni sommarie nel nostro esercito

**Riabilitati i militari
fucilati nel 1915-1918**

Morandi a pagina 13



La Cyrus torna al passato: «Ero una brava ragazza»

**Miley, il sesso e l'alcol
«Ora mi sono pentita»**

Di Clemente a pagina 17

PROVA
CON VITAMINA C,
VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico

L'INTEGRATORE MULTIVITAMINICO
* CON PIÙ DI 70 BENEFICI*
PER IL BENESSERE FISICO E MENTALE.

*INDICAZIONI SULLA SALUTE APPROVATE PER LE VITAMINE
E I MINERALI CONTENUTI NEL PRODOTTO.

A. MENAGINE



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

il venerdì

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 72

Venerdì 26 marzo 2021

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,00

Biden, promessa alla Ue: vaccini prima possibile

Il presidente Usa al Consiglio europeo: aumenteremo la produzione, uniti contro i regimi autoritari
Le Regioni al ministro Speranza: basta false accuse, abbiamo seguito le priorità indicate da Roma
Il premier: ingannati da AstraZeneca. Kurz non avrà una dose in più

L'editoriale

Il debito di solidarietà

di Ezio Mauro

Jean Monnet lo aveva detto: «L'Europa sarà forgiata dalle sue crisi». Già la globalizzazione e il terremoto economico-finanziario della grande recessione ci avevano fatto toccare con mano, attraverso l'evidenza delle cose, l'insufficienza della concezione minimalista di un'alleanza di mercato, di fronte alla portata universale dei fenomeni che dobbiamo fronteggiare: certificando che nessun nazionalismo, da solo, è in grado di reggere alle nuove sfide. Oggi davanti al Covid dobbiamo fare un passo in più, domandandoci se l'Europa a cui chiediamo la soluzione dei nostri problemi ha i fondamenti morali e politici per generare le istituzioni e le soluzioni necessarie a vincere le nuove emergenze che ci assediano. In sostanza: siamo in grado di elaborare una teoria della crisi, e di essere all'altezza delle soluzioni politiche che ne conseguono? **continua a pagina 29**

Joe Biden tende la mano all'Europa sul Covid e chiede un fronte comune contro i regimi autoritari. È l'esito del Consiglio Ue, a cui ha partecipato anche il presidente Usa. Draghi attacca AstraZeneca, e offre ai partner continentali la sua ricetta: un nuovo Patto di stabilità ed Eurobond.
di Ciriaco, D'Argenio, De Luca Foschini, Lopapa, Mania, Rampini e Zunino **da pagina 2 a pagina 8**

Capogruppo Pd

Alla Camera la sfida tra Madia e Serracchiani

di Emanuele Lauria **a pagina 13**

Giustizia

Palamara, il legale vede il consigliere e imbarazza il Csm

di Milella e Sannino **a pagina 14**

Internet veloce



L'idea del governo: una legge per la banda larga entro il 2026

di Aldo Fontanarosa **a pagina 22**

La supernave arenata

Il canale di Suez imprigiona il mondo



Il Canale Una ruspa al lavoro per la porta-container a Suez

di Ettore Livini **a pagina 19**

con un commento di Paolo Garimberti **a pagina 28**

Cultura

Perché m'innamorerai di un giornale

di Eugenio Scalfari

Repubblica ha avuto una gestazione complessa che richiese al suo tempo soluzioni economiche, culturali e politiche. **alle pagine 32 e 33**

Caro maschio accetta il giusto processo

di Francesco Piccolo

Negli ultimi tempi è in atto un processo nei confronti dei maschi, ma imputati non se ne trovano facilmente. **a pagina 31**



Oggi Dante e domani Robinson

2-0 all'Irlanda del Nord

Gli azzurri non bellissimi ma vincenti



di Paolo Condò, Enrico Currò e Matteo Pinci **alle pagine 36 e 37**

PREOCCUPAZIONI COSTANTI? DALLA RICERCA SCIENTIFICA NASCE

LAILA
60 mg capsule molli
con melatonina di sintesi
30 CAPSULE MOLLI

Nuovo farmaco con estratto **Silexan**® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

LAILA
Più spazio alla vita.

CHEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza abito di prescrizione GPP, che può essere consegnato solo dal farmacista. Rivenditori farmacia. Tel. 800.700.000.

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821; Fax 06/4982393 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con "Il Mondo di Dante" € 11,90

NZ



Il Canale di Suez Duecento navi in coda
Il capitano: staremo qui fermi un mese

ALBERTO GIHARA E ALBERTO QUARATI - P. 19



Mondiali Apre Berardi, raddoppia Immobile
Irlanda del Nord ko, l'Italia parte col piede giusto

PAOLO BRUSORIO, GUGLIELMO BUCCIERI E LA RUBRICA DI TARDELLI - PP. 28-29



LA STAMPA

VENERDÌ 26 MARZO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N. 84 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

VON DER LEYEN AL CONSIGLIO UE: SULLE DOSI GLI INGLESI HANNO BISOGNO DI NOI. SCONTRO SU ASTRAZENECA

Draghi: basta inganni da Big Pharma

Il premier alla Ue: "Servono gli eurobond". Biden apre alle alleanze. Il governo litiga sul lockdown

L'ANALISI

SE I PAESI VANNO IN ORDINE SPARSO

MARCELLO SORGI

Parlare di fallimento del vertice europeo dedicato ai vaccini, forse, è esagerato. Ma certo - nonostante l'impegno del presidente del Consiglio, Mario Draghi, che ha giocato un ruolo da protagonista, cercando fino all'ultimo di evitare una rottura - in confronto alle aspettative, il bilancio della giornata è modesto. Né valgono a cambiarlo i primi passi fatti in quella sede per il passaporto vaccinale, il documento che dovrebbe consentire presto una riapertura delle frontiere e un ritorno alla vita normale (o quasi).

CONTINUA A PAGINA 23

IL COMMENTO

MEDICI, IL DOVERE DI VACCINARSI

EUGENIA TOGNOTTI

Sceglierei il regime di vita per il bene dei malati secondo le mie forze e il mio giudizio, e mi asterrò dal recar danno e offesa". Affrontando l'incandescente questione dell'obbligatorietà della vaccinazione per medici, infermieri, oss, non sembra fuori luogo evocare la deontologia e l'etica e citare un passo di quel vero e proprio monumento che è il Giuramento di Ippocrate, vecchio di 2500 anni, ma ancora in grado di rappresentare un faro per i medici. E non solo. Ma anche per tutti gli operatori coinvolti nelle cure di pazienti vulnerabili che affidano loro il bene della salute, messa a rischio da una malattia infettiva che potrebbe essere letale.

CONTINUA A PAGINA 23

ALESSANDRO BARBERA
MARCO BRESOLIN

Il premier Mario Draghi interviene al Consiglio europeo e attacca: "Siamo stati ingannati da Big Pharma". E poi aggiunge: "È l'ora di progettare gli eurobond". La presidente della Commissione Ue, Ursula von der Leyen, sfida Londra: "Sulle dosi gli inglesi hanno bisogno di noi, alla fine cederanno". È scontro con Vienna sulla distribuzione delle fiale di AstraZeneca. Joe Biden, in videoconferenza con Bruxelles, tende la mano all'Europa e accelera sui vaccini per gli americani: pronti dieci miliardi di dollari. Nel governo lite sul lockdown, con Lega e Forza Italia che insistono: "Ora bisogna riaprire".

SERVIZI - PP. 2-8

IL PRESIDENTE DELL'INPS

Tridico: "Per gli immigrati più reddito di cittadinanza fragili in pensione prima"

LUCAMONTICELLI



Tridico, presidente Inps dal 2019

Candidato dal Movimento 5 Stelle come ministro del Lavoro prima delle elezioni politiche del 2018, Pasquale Tridico è stato nominato nel 2019 presidente dell'Inps. In due anni al vertice della previdenza italiana ha visto succedersi tre governi: il Conte I, il Conte II e adesso Draghi. - P. 9

L'INTERVISTA

L'autocritica di Macron sulla pandemia "L'Europa si è mossa come un diesel"

NIKOS ALLAGAS



Emmanuel Macron, presidente della Repubblica francese dal 2017 - P. 5

LE CELEBRAZIONI

Lo show di Benigni incanta anche Mattarella "Ce lo dice Dante, ci riabbraceremo"

ROBERTO HERLITZKA



Roberto Benigni con il presidente Mattarella al Quirinale - P. 24

LA STORIA

IL VOLTO DI GESSICA "ORA MI RICONOSCO"

FRANCO GIUBILEI

Uscita dall'ospedale dopo l'aggressione con l'acido da parte di Eddy Tavarre, l'ex fidanzato che l'aveva sfigurata per vendicare l'"abbandono", Gessica Notaro toccò il fondo della disperazione quando si rese conto che non poteva neanche urlare dolore e rabbia per la violenza inaudita di cui era stata vittima l'11 gennaio 2017: la bocca era ancora legata dalle cicatrici, impossibile anche solo dare voce a quel che provava. Oggi Gessica può guardarsi allo specchio e commuoversi per la propria bellezza ritrovata: «Vedo il mio viso e piango di gioia». Su Instagram, l'ex Miss Romagna ha raccontato l'emozione di riscoprirsi sempre più vicina alla splendida ragazza che era. - P. 15



LA GIORNATA MONDIALE

L'URLO DEL TEATRO CISA SALVA LA VITA

PIERA DEGLI ESPOSTI

Abbiamo tutti bisogno di nutrirci, non solo di mangiare, ma anche di ricevere cibo per la mente. Senza libri e senza il teatro non possiamo vivere, è grave che questo nutrimento venga a mancare. Il teatro è importante perché ti fa uscire da te stesso, ti dà la possibilità di capire che non sei solo. Sul palcoscenico ci sono persone che attraversano tragedie, che hanno malattie, che muoiono. Assistere alle loro storie fa stare meglio, aiuta a uscire dalla condizione della solitudine. Se tutto questo viene a mancare, mancherà anche la forza di consolarsi e di rassegnarsi, si resterà soli, con addosso il peso dei problemi che, adesso più che mai, possono essere terribili, manicomiali.

CONTINUA A PAGINA 23 MONTICELLI - P. 25



BUONGIORNO

Premetto di avere fiducia nella magistratura. In ogni caso, leggo uno spettacolare pezzo di Luciano Capone sul Foglio nel quale si dà notizia della prefazione apposta dal procuratore di Catanzaro, Nicola Gratteri, a un libro secondo cui il Covid è un complotto mondiale concertato da Bill Gates, Soros, Rockefeller (uno dei tanti) in combutta con le industrie farmaceutiche e i vertici massimi del Vaticano. Calma, io ho fiducia nella magistratura. Nella tesi dei due autori di Strage di Stato - il libro introdotto da Gratteri - il Covid è un virus ridicolo, non ha ucciso nessuno, i vaccini sono acqua di fogna, e il grande inganno dipende dagli ebrei che comandano in tutto il mondo. Confermo con forza la mia fiducia nella magistratura. La falsa pandemia, insegnano gli illustri saggisti, è lo strumento per realizzare un colpo di

Ricordate: fiducia

MATTIA FELTRI

stato globale e trasformare l'uomo in Ogm, o in cyborg governato dall'algoritmo, e nella contesa si fronteggiano Figli della Luce e Figli delle Tenebre. Ho una solidissima fiducia nella magistratura. Il procuratore Gratteri - ieri ha precisato di non essere un negazionista, infatti il suo ufficio è colmo di plexiglas e sono tutti vaccinati - scrive che «nell'attesa esegesi del libro affiora un mosaico in cui ogni tassello trova la propria collocazione», e poi «quadro di plausibilità» e «angosciati interrogativi degni di approfondimento nelle sedi competenti». E tutto, mi resta soltanto da aggiungere, nella granitica certezza che Gratteri non affronta le inchieste come affronta le prefazioni, e casomai non l'avesse espressa con la dovuta chiarezza, la mia fiducia totale e incondizionata nella magistratura.



Le grandi navi via da Venezia: attracco a Marghera

L' accordo tra ministri. Spostamento temporaneo in vista dell' estromissione dalla Laguna

Alberto Zorzi

VENEZIA Per ora il settore è quasi fermo e a Venezia la speranza degli operatori è di rivedere le prime tra giugno e luglio.

Ma quando le grandi navi da crociera torneranno in laguna - tempi tecnici permettendo - non passeranno più per il bacino di San Marco e il Canale della Giudecca, sfiorando chiese e palazzi tra i più belli al mondo per arrivare all' attuale stazione Marittima; dovranno invece entrare dalla «porta di servizio», la bocca di Malamocco e il Canale dei Petroli, per puntare al porto commerciale di Marghera. Il futuro (si parla di anni) per i «grattacieli del mare» sarà invece fuori dalla laguna.

L' hanno ribadito ieri i ministri Enrico Giovannini (Infrastrutture e Mobilità sostenibili), Roberto Cingolani (Transizione ecologica), Dario Franceschini (Cultura) e Massimo Garavaglia (Turismo), al termine di una riunione in videoconferenza, «sposando» e concretizzando la soluzione già indicata il 21 dicembre dal Comitato interministeriale per Venezia. «Il fine - dice una nota - è tutelare un patrimonio storico-culturale non solo italiano ma mondiale». La soluzione saranno gli «approdi diffusi» a cui si lavora da un paio d' anni. I terminal container individuati allo scopo sono Tiv e Vecon e serviranno lavori per adeguare le banchine che dovranno accogliere i crocieristi: si parla di 5/6 mesi di cantieri, il «trasloco» avverrà solo quando sarà tutto pronto. Poi c' è l' aspetto sanitario, con la complessità di allestire aree per fare i tamponi prima di salire a bordo. Una terza ipotesi, un terminal nuovo nel canale industriale nord, qualche anno fa era stata indicata come soluzione definitiva ed è da sempre sostenuta dal sindaco di Venezia Brugnaro: ora però viene derubricata a soluzione transitoria, ma con tempi più lunghi. Il futuro è invece fuori dalla laguna.

Per trovare il progetto migliore sarà bandito un concorso di idee internazionale. Il solo progetto completo presentato resta quel Duferco-De Piccoli che prevede un terminal di scalo alla bocca di porto di Lido e ha superato la valutazione d' impatto ambientale. È fermo: porto e Comune di Cavallino-Treporti non lo vogliono.



Venezia, dirottate le grandi navi «Dovranno attraccare a Marghera»

LA SVOLTA MESTRE Via libera alle navi da crociera a Marghera, almeno nel breve e medio periodo. Per la prospettiva lunga, invece, ci sarà un concorso di idee per terminal fuori dalla laguna, evitando il transito davanti San Marco.

È la decisione assunta ieri da quattro ministri del governo di Mario Draghi per «tutelare un patrimonio storico-culturale non solo italiano ma del mondo intero».

I titolari della Transizione Ecologica Roberto Cingolani, della Cultura Dario Franceschini, del Turismo Massimo Garavaglia e delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Enrico Giovannini, hanno quindi deciso di risolvere in maniera strutturale e definitiva il problema del transito delle grandi navi a Venezia. E sempre ieri Federico D' Incà, ministro per i Rapporti con il Parlamento, ha detto che «grazie al Governo Conte II abbiamo messo in funzione il Mose per proteggere la città e i suoi tesori dai fenomeni dell' acqua alta», ed ora «con il Governo Draghi auspichiamo di fare ancora di più, risolvendo il problema delle Grandi Navi e riportando il capoluogo veneto al suo antico splendore, fatto non solo di turisti ma anche di tradizioni, arti e antichi mestieri».

COMITATONE Quattro ministri, dunque il doppio di quelli che avevano partecipato al comitato interministeriale del 21 dicembre scorso, hanno deciso di mettere in pratica ciò che quel Comitato aveva stabilito anche se in assenza di decisioni operative, vale a dire sistemare ogni anno tra le 80 e le 100 tra le navi più grandi (rispetto alle oltre 500 che prima della pandemia arrivavano a Venezia) nella zona industriale di Porto Marghera: per il primo anno, il 2021, verranno ospitate in alcuni approdi temporanei alle banchine di due terminal per i container (il Tiv e il Vecon), per il 2022 in un nuovo terminal crociere sempre a Porto Marghera ma nel canale industriale Nord vicino allo stabilimento della Fincantieri che le grandi navi da crociera le costruisce; anche questa, però, sarà una soluzione temporanea in attesa di quella definitiva appunto in **mare** aperto, fuori della laguna. E proprio per questo il Comitato aveva stabilito - e ieri i ministri del nuovo governo Draghi lo hanno confermato - di indire un concorso di idee per capire come realizzare questo nuovo porto.

I numeri sulle navi che possono essere ospitate nei due terminal per container di Marghera sono teorici perché bisognerà capire, nella realtà, se l' emergenza Covid permetterà di riaprire il traffico crocieristico e, nel caso di Venezia, se le compagnie armatoriali decideranno di dare fiducia al porto lagunare dopo nove lunghi anni di attesa della soluzione definitiva per togliere le navi bianche dal bacino di San Marco come aveva previsto il decreto Clini-Passera (i cognomi di due ministri di allora) nella primavera del 2012, e fino ad oggi mai applicato.

Ieri, intanto, si è saputo anche che costerà 41 milioni di euro costruire il terminal provvisorio per le navi da crociera più grandi sulla sponda nord del canale industriale Nord di Marghera, in attesa della soluzione definitiva in **mare** aperto: la valutazione è all' interno del bando che l' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale** (Adspmas) ha pubblicato il 24 febbraio scorso per la progettazione di fattibilità tecnico-economica, per una cifra di 936.804 euro; il nuovo termine per la presentazione delle documentazioni è il 15 aprile, con scadenza di sei mesi per la consegna del progetto.

Nel frattempo, sempre ieri, I commissario straordinario dell' **Autorità portuale** veneziana, Cinzia Zincone, ha annunciato di aver impugnato in Tribunale il decreto con cui il ministro della Transizione ecologica aveva imposto la





Il Messaggero

Venezia

in sicurezza delle rive del canale Malamocco-Marghera. Un provvedimento che rallenterebbe i lavori per fare arrivare le navi a Marghera. «Ci dobbiamo assumere la responsabilità di far emergere chiaramente il paradosso che Venezia e la sua laguna sta vivendo - ha detto Zincone -Non si può intendere altrimenti infatti il freno posto, tramite inutili rallentamenti burocratici, a necessari progetti di protezione ambientale della laguna e di Venezia proprio da chi, più di tutti, è titolato e chiamato a difendere l' ambiente».

Elisio Trevisan © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Grandi navi trasferite a Marghera ora c'è la firma di quattro ministri

Sei mesi di lavori, poi via da S. Marco, dove non passano da un anno. Il futuro? Fuori laguna

Alberto Zorzi

VENEZIA Sono cambiati il premier e due ministri sui tre tra quelli competenti (a cui se ne è aggiunto un quarto) ma il nuovo governo tiene la rotta sul futuro delle grandi navi da crociera a Venezia rispetto alle decisioni del Comitato del 21 dicembre scorso: quello prossimo sarà sulle banchine industriali di **Porto Marghera**, quello a lungo termine fuori dalla laguna, senza se e senza ma, con un progetto che sarà trovato attraverso un concorso di idee internazionale. Lo hanno deciso i ministri Enrico Giovannini (Infrastrutture e Mobilità sostenibili), Roberto Cingolani (Transizione Ecologica), Dario Franceschini (Cultura) e Massimo Garavaglia (Turismo), che ieri si sono riuniti in videoconferenza per parlare di un argomento su cui Venezia aspetta una soluzione da nove anni: cioè da quando, in seguito al naufragio della Costa Concordia all'isola del Giglio, il decreto Clini-Passera aveva vietato il passaggio dei «grattacieli del mare» (oltre le 40 mila tonnellate di stazza) nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca, ma solo una volta trovata una via alternativa. «Al fine di tutelare un patrimonio storico-culturale non solo italiano ma del mondo intero, i ministri hanno concordato di dirottare in via temporanea il traffico delle grandi navi da Venezia verso Marghera», dice una nota: entreranno quindi dalla bocca di Malamocco e dal Canale dei Petroli. Il concorso di idee servirà, invece, «per risolvere in maniera strutturale e definitiva il problema».

Come noto, a causa del Covid, la crocieristica è un settore praticamente fermo da un anno: complice la «sosta» invernale, alla Marittima è da gennaio 2020 che non si vede una grande nave e anche le poche che hanno circolato in Italia in questi mesi (qualche Msc e Costa) hanno deciso di non fare scalo a Venezia. Di recente Galliano Di Marco, direttore di Vtp (la società di gestione del terminal crociere lagunare), ha ipotizzato una ripresa non prima di giugno-luglio, ma ha parlato di «ritorno ai livelli del 2019 solo nel 2025». Per quest'anno, dunque, i più ottimisti prevedono una quarantina di navi, ma forse saranno la metà, quindi una o due a weekend, rispetto alla decina delle giornate record. I terminal container scelti per ospitarle dovrebbero essere Tiv e Vecon, che però hanno bisogno di alcuni lavori di adeguamento e di protezione delle aree che dovranno accogliere i passeggeri. In passato si era parlato di 5/6 mesi di cantieri e dunque i tempi sono strettissimi: ma è evidente che le prime navi della stagione potrebbero continuare ad arrivare alla Marittima se le banchine non saranno pronte. Altra questione è quella dei protocolli sanitari, perché c'è chi fa osservare che non sarebbe facile fare i tamponi molecolari a centinaia, se non migliaia, di passeggeri in una tensostruttura piuttosto che nei più comodi terminal dell'attuale Marittima. «Sono in corso le interlocuzioni con i terminalisti», assicurano da Roma.

Il secondo fronte è quello del concorso di idee. Nel Comitato si era usato il termine «call internazionale» ed era stato scritto che venivano considerati anche tutti i progetti presentati fino ad allora.

Per questo il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, grande sostenitore del terminal alla sponda nord del canale industriale nord di Marghera come soluzione definitiva, aveva assicurato che questa ipotesi era rimasta in campo. I quattro ministri ieri però hanno tolto ogni dubbio, parlando solamente di soluzioni «fuori dalla laguna». La sponda nord, su cui peraltro l'Autorità di sistema portuale ha di recente bandito una gara da un milione di euro per il progetto



di fattibilità, diventa così «solo» un' ipotesi temporanea, anche se avrà comunque dei tempi più lunghi perché la banchina va rifatta e bisogna scavare il fondale. L' unico progetto completo già presentato resta dunque quel Duferco-De Piccoli che prevede un terminal di scalo alla bocca di porto di Lido: da lì passeggeri, bagagli e merci verrebbero



Corriere del Veneto

Venezia

portati con motonavi a basso impatto ambientale e altri mezzi alla Marittima, che resta il luogo di check-in e check-out . Questo piano ha già superato la valutazione d' impatto ambientale, seppur con prescrizioni, ma è fermo da anni perché il **Porto** e il Comune di Cavallino-Treporti non lo vogliono. Ora però chiunque potrà presentare una propria ipotesi che verrà analizzata: ci vorranno però degli anni per realizzarla.

Grandi navi a Marghera e poi fuori dalla laguna

Il governo con due mosse dirotta subito il traffico delle crociere fuori da Venezia. Nuovo terminal provvisorio alla fine del canale dei petroli senza nuovi scavi

ELISIO TREVISAN

CROCIERE MESTRE Via libera alle navi da crociera a Marghera, almeno nel breve e medio periodo. Per la prospettiva lunga, invece, ci sarà un concorso di idee per un terminal fuori dalla laguna, evitando definitivamente il transito davanti San Marco. È la decisione assunta ieri da quattro ministri del governo di Mario Draghi per «tutelare un patrimonio storico-culturale non solo italiano ma del mondo intero».

I titolari della Transizione Ecologica Roberto Cingolani, della Cultura Dario Franceschini, del Turismo Massimo Garavaglia e delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Enrico Giovannini, hanno quindi deciso di risolvere in maniera strutturale e definitiva il problema del transito delle grandi navi a Venezia.

E sempre ieri Federico D' Incà, ministro per i Rapporti con il Parlamento, ha detto che «grazie al Governo Conte II abbiamo messo in funzione il Mose per proteggere la città e i suoi tesori dai fenomeni dell' acqua alta», ed ora «con il Governo Draghi auspichiamo di fare ancora di più, risolvendo il problema delle Grandi Navi e riportando il capoluogo veneto al suo antico splendore, fatto non solo di turisti ma anche di tradizioni, arti e antichi mestieri».

COMITATONE Quattro ministri, dunque il doppio di quelli che avevano partecipato al comitato interministeriale del 21 dicembre scorso, hanno deciso di mettere in pratica ciò che quel Comitato aveva stabilito anche se in assenza di decisioni operative, vale a dire sistemare ogni anno tra le 80 e le 100 tra le navi più grandi (rispetto alle oltre 500 che prima della pandemia arrivavano a Venezia) nella zona industriale di Porto Marghera: per il primo anno, il 2021, verranno ospitate in alcuni approdi temporanei alle banchine di due terminal per i container (il Tiv e il Vecon), per il 2022 in un nuovo terminal crociere sempre a Porto Marghera ma nel canale industriale Nord vicino allo stabilimento della Fincantieri che le grandi navi da crociera le costruisce; anche questa, però, sarà una soluzione temporanea in attesa di quella definitiva appunto in **mare** aperto, fuori della laguna. E proprio per questo il Comitato aveva stabilito - e ieri i ministri del nuovo governo Draghi lo hanno confermato - di indire un concorso di idee per capire come realizzare questo nuovo porto.

I numeri sulle navi che possono essere ospitate nei due terminal per container di Marghera sono teorici perché bisognerà capire, nella realtà, se l' emergenza Covid permetterà di riaprire il traffico crocieristico e, nel caso di Venezia, se le compagnie armatoriali decideranno di dare fiducia al porto lagunare dopo nove lunghi anni di attesa della soluzione definitiva per togliere le navi bianche dal bacino di San Marco come aveva previsto il decreto Clini-Passera (i cognomi di due ministri di allora) nella primavera del 2012, e fino ad oggi mai applicato.

Un po' per la pandemia, un po' per questa attesa, un po' per il danno d' immagine provocato dalle manifestazioni dei comitati No Navi le cui immagini hanno fatto più volte il giro del mondo, alcune compagnie hanno, infatti, già deciso di spostare parte delle loro flotte in altri porti come Trieste e Ravenna.

I **COSTI** Ieri, intanto, si è saputo anche che costerà 41 milioni di euro costruire il terminal provvisorio per le navi da



crociera più grandi sulla sponda nord del canale industriale Nord di Marghera, in attesa della soluzione definitiva in mare aperto: la valutazione è all' interno del bando che l' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale (Adspmas) ha pubblicato il 24 febbraio scorso per la progettazione di fattibilità tecnico-economica, per una cifra di 936.804



Il Gazzettino

Venezia

euro; il nuovo termine per la presentazione delle documentazioni è il 15 aprile, con scadenza di sei mesi per la consegna del progetto.

IL CONTENZIOSO Nel frattempo, sempre ieri, il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** veneziana, Cinzia Zincone, ha annunciato di aver impugnato in Tribunale il decreto con cui il ministro della Transizione ecologica, aveva imposto la procedura nazionale di Valutazione di impatto ambientale per lavori di messa in sicurezza delle rive del canale Malamocco-Marghera, cioè del canale di accesso al porto, che serve per le navi commerciali e servirà anche per quelle da crociera.

Un provvedimento che rallenterebbe i lavori per fare arrivare le navi a Marghera. «Ci dobbiamo assumere la responsabilità di far emergere chiaramente il paradosso che Venezia e la sua laguna sta vivendo - ha detto Zincone - Non si può intendere altrimenti infatti il freno posto, tramite inutili rallentamenti burocratici, a necessari progetti di protezione ambientale della laguna e di Venezia proprio da chi, più di tutti, è titolato e chiamato a difendere l' ambiente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Crociere fuori dalla laguna, il governo apre

Nota di quattro ministri: «Grandi navi a Marghera in via transitoria, poi un concorso di idee per il terminal in mare»

ALBERTO VITUCCI

Le grandi navi a Marghera.

Nel giorno in cui Venezia è al centro dei riflettori, per le celebrazioni dei 1600 anni della sua nascita, il nuovo governo interviene sul tema delle grandi navi. Una delle emergenze più volte segnalate negli anni ai governi e al presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Una nota congiunta dei quattro ministri interessati è stata diffusa ieri pomeriggio dall' Ansa. «Al fine di tutelare un patrimonio storico culturale non solo italiano ma del mondo intero», si legge nella nota, «i ministri della Transizione ecologica Roberto Cingolani, della Cultura Dario Franceschini, del Turismo Massimo Garavaglia e delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, hanno deciso di dirottare in via temporanea il traffico delle grandi navi da Venezia verso Marghera.

Durante un incontro svoltosi ieri in videoconferenza, i quattro ministri hanno deciso di lanciare un concorso di idee per portare gli approdi fuori dalla laguna e risolvere in maniera strutturale e definitiva il problema del transito delle grandi navi a Venezia». «Bene, è quello che ha deciso l' ultimo Comitato», commentano da Ca' Farsetti.

Si tratta di un segnale che Venezia aspettava, per proseguire sulla strada segnata dal governo Conte nella riunione del Comitato del 21 dicembre scorso. Navi fuori dalla laguna, e nell' immediato dirottate a Marghera.

Occorrerà però accelerare sulle infrastrutture necessarie. Non sono ancora partiti i lavori per l' adeguamento delle banchine Tiv e Vecon a Marghera, decisi come prima soluzione alternativa provvisoria. Ci vorranno due anni per realizzare le banchine nel canale Industriale Nord, Sponda Nord. La soluzione provvisoria identificata dal Comitato con il sostegno di Comune e Regione. Intanto è stata avviata la progettazione per il nuovo terminal, con circa 60 milioni di euro messi a disposizione dal governo. Una scelta che alcuni comitati hanno impugnato definendola "illegittima". «Niente soluzioni provvisorie», dicono, «le navi devono andare fuori dalla laguna». Adesso però il governo ribadisce quella linea.

Rilanciando anche il concorso di idee. Dieci anni dopo il disastro della Costa Concordia qualcosa si muove sulle alternative alle grandi navi davanti a San Marco.

Una battaglia decennale, che i comitati adesso hanno in parte vinto. Nessuno vuole più le navi in canale della Giudecca. Ma su Marghera ci sono molti dubbi degli ambientalisti. «Significa mantenere le navi dentro la laguna con il loro carico di erosione e inquinamento», dicono, «e le acque alte hanno dimostrato che il porto non può vivere dentro la laguna». Intanto si punta su Marghera.

--alberto vitucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Vula, la leader dei verdi europei «Porto off shore per le grandi navi»

Vula Tsetsi, l'europarlamentare e segretario degli ecologisti «Il turismo va messo al servizio della città, non viceversa»

DANIELE FERRAZZA

Collegata ieri con Venezia per un convegno sulle risorse del Recovery Fund, il segretario generale dei Verdi europei, l'europarlamentare greca Vula Tsetsi, risponde alle nostre domande. Anche per il suo speciale rapporto con la città dove si è laureata in Architettura.

Pensa che le Grandi navi da crociera debbano entrare nella laguna di Venezia?

«Le navi più grandi devono uscire dalla laguna. Il loro gigantismo crescente ne rende l'impatto sempre più pesante. Solo una dislocazione off-shore o alle bocche di porto (valuti la città con le istituzioni preposte) può essere accettabile, se si vuole salvare questa fonte di lavoro senza che entri in conflitto con l'ecosistema».

Il cambiamento climatico ha portato a modificare radicalmente le nostre convinzioni in tema ambientale: le peggiori previsioni prevedono, con l'innalzamento dei mari, anche la scomparsa di diverse fette di terraferma.

Pensa che Venezia sia in pericolo?

«Venezia è uno dei luoghi più a rischio, come tutte le città costiere, colpite dal surriscaldamento del clima e dall'aumento del livello del mare. Serve una particolare attenzione, anche dell'Unione europea, per una città patrimonio universale. Politiche globali di contrasto alla crisi climatica sono indispensabili proprio pensando anche a città come Venezia: il Recovery Plan deve andare anche in questa direzione, fornire i mezzi necessari».

È favorevole o contraria a uno status internazionale per Venezia?

«Venezia è dei veneziani, ma il mondo intero la ama.

Più che un suo statuto internazionale servono politiche e investimenti da parte di organismi come l'Unione europea che sostengano la città nello sforzo di autogovernarsi con efficacia e lungimiranza. I Verdi veneziani, una delle realtà più importanti dell'ecologismo italiano, sono da sempre su questa linea».

Cosa pensa del Sistema Mose, le dighe mobili costruite (e costate 6 miliardi di euro) per proteggere Venezia dall'acqua alta?

«Il Mose è stato la risposta sbagliata a un problema reale. La sua entrata in funzione, al di là di problemi ancora irrisolti nel funzionamento, dimostra ciò che gli ecologisti dicono da sempre: l'aumento della frequenza e della portata delle maree e del livello medio del mare costringerà a chiusure sempre più spesso, colpendo la fisiologia dell'ecosistema e la stessa funzione portuale (porto commerciale e industriale, crocieristica minore e pesca). Bisogna invece continuare con la ricostruzione della morfologia lagunare, con gli interventi di rialzo di parti della città, evitare di scavare nuovi canali o stravolgere quelli esistenti, rigenerando l'ecosistema e contrastando globalmente e localmente il riscaldamento climatico, il vero nemico epocale».

Il turismo di massa in epoca pre-Covid ha provocato seri danni legati alla sostenibilità. Pensa che la pandemia possa offrire l'occasione per ripensare a quale tipo di turismo deve esserci a Venezia?

Crociere fuori dalla laguna, il governo apre
Nota di quattro ministri «Grandi navi a Marghera in via transitoria, poi un concorso di idee per i terminal in mare»

Vula, la leader dei verdi europei «Porto off shore per le grandi navi»
Vula Tsetsi, l'europarlamentare e segretario degli ecologisti «Il turismo va messo al servizio della città, non viceversa»

Laureata allo Iuav con Bettini «È la mia seconda patria»

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Il turismo è una risorsa, ma è diventato anche una minaccia, con la sua monocultura pervasiva e vorace. Andrebbe gestito in modo diverso non diventando preda del suo potere snaturante e omologante. Valorizzando una presenza più dolce, lenta, non "mordi e fuggi". È il turismo che va messo al servizio della città e non viceversa».

Venezia soffre di una profonda crisi demografica: cosa si può fare per invertire la tendenza?

«Occorre un forte sostegno alla rigenerazione urbana, alla residenza, creando opportunità per le nuove generazioni con attività economiche compatibili con l' ambiente e con la necessità di rivitalizzare e sostenere quelle esistenti, alternative alla monocultura turistica. La riconversione "green" e la bonifica di **Porto** Marghera è, in questa chiave, strategica per Venezia e per il Nordest tutto e va sostenuta anche con il Recovery Plan. Il Next Generation UE - conclude la leader verde - è un' occasione straordinaria e Venezia è un luogo cruciale per verificare la capacità dell' Europa e dell' Italia di rigenerarsi dopo la pandemia».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

ANSA/Grandi navi: ok Governo a Marghera, poi via da laguna

Porto ha già pubblicato bando progettazione nuovo terminal

(ANSA) - VENEZIA, 25 MAR - L'ennesimo annuncio 'rivoluzionario' sulle grandi navi a Venezia, che già nel 2017 il Comitato voleva 'espellere' da San Marco. La decisione assunta oggi dai ministri Cingolani, Franceschini, Garavaglia e Giovannini, dirottare in via temporanea il traffico delle **crociere** da Venezia a Marghera, è però importante, e va nel solco di quanto aveva già indicato l'ultimo Comitato interministeriale durante il Conte-bis, il 21 dicembre 2020. In quell'occasione si era già stabilito che le navi passeggeri dovessero restare a Venezia, come home port, ma approdare fuori della laguna, e in via provvisoria con attracco a Marghera. I quattro ministri del Governo Draghi (transizione ecologica, cultura, turismo, infrastrutture) hanno deciso che "al fine di tutelare un patrimonio storico-culturale non solo italiano ma del mondo intero" come Venezia il traffico delle grandi navi verrà dirottato - non si sa ancora quando - verso lo scalo industriale. Ma soprattutto è stato poi stabilito di lanciare un concorso di idee per portare gli approdi fuori della laguna e risolvere in maniera strutturale e definitiva il problema del transito delle grandi navi a Venezia. Prima che la pandemia Covid bloccasse del tutto il turismo, e quindi le **crociere** a Venezia, lo stesso sindaco Luigi Brugnaro, il 20 luglio 2019, giorno del Redentore - quando le **crociere** sono costrette a dirottare su Marghera per la chiusura del Canale della Giudecca - aveva dimostrato plasticamente che le grandi navi possono evitare il passaggio in bacino San Marco, senza scavare nuovi canali. Salito a bordo di una nave da crociera, aveva mostrato con video e cronache sui social che i 'giganti del mare' possono percorrere il Canale dei Petroli, entrando dalla bocca di porto di Malamocco, quindi entrare nel canale Nord di Marghera e qui attraccare. Del resto per un nuovo terminal **crociere** nel canale industriale Nord-sponda Nord di Marghera, l'Autorità portuale di Venezia ha già lanciato un bando lo scorso 24 febbraio, per valutare la fattibilità tecnico economica dell'opera, che secondo alcune stime dovrebbe aggirarsi sui 41 milioni di euro. Il bando di progettazione, per una cifra di 936.804 euro, aveva inizialmente il termine di presentazione fissato al 31 marzo prossimo, poi prorogato al 15 aprile, con termine di sei mesi per la consegna del progetto. Questo deve prevedere la progettazione di un terminal passeggeri, con relativa banchina prospiciente il Canale Industriale Nord. Lo scopo è di recuperare a fini portuali un'area che attualmente è degradata e sottoutilizzata, con una nuova localizzazione di servizi anche a carattere urbano. Il terminal sarebbe raggiungibile dalla Bocca di Malamocco, percorrendo il canale Malamocco-Marghera, evitando così il passaggio delle Grandi Navi nel Bacino di San Marco. (ANSA).



Nuovo terminal crociere a Marghera: c'è il via libera del governo

Venezia Costerà 41 milioni di euro la costruzione del nuovo terminal crociere nel canale industriale Nord-sponda Nord di Porto Marghera a Venezia, soluzione temporanea in vista dell'estromissione dell'attracco delle Grandi Navi dalla Laguna. La valutazione compare nel bando che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale (Adspmas) ha pubblicato lo scorso 24 febbraio per la progettazione di fattibilità tecnico-economica, per una cifra di 936.804 euro. Il termine per la presentazione delle documentazioni per questa fase era stato fissato in un primo tempo al 31 marzo prossimo, ma la stessa Adspmas lo ha prorogato al 15 aprile, con termine di sei mesi per la consegna del progetto. Questo deve prevedere la progettazione di un terminal passeggeri, con relativa banchina prospiciente il Canale Industriale Nord. Lo scopo è di recuperare a fini portuali un'area che attualmente è degradata e sottoutilizzata, con una nuova localizzazione di servizi anche a carattere urbano. Il terminal sarebbe raggiungibile dalla Bocca di Malamocco, percorrendo il canale Malamocco-Marghera, evitando così il passaggio delle Grandi Navi nel Bacino di san Marco. La decisione di spostare temporaneamente il transito e l'approdo delle Grandi Navi dal centro storico a Marghera era stata concordata nell'ultima riunione del Comitato interministeriale per Venezia il Comitato' il 21 dicembre scorso. In quella stessa occasione, l'allora ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, aveva anche annunciato il lancio di una call' internazionale per una soluzione definitiva agli ormeggi delle navi da crociera, da individuare al di fuori della Laguna di Venezia. De Micheli aveva indicato un termine di sei mesi per la presentazione delle proposte. I quattro ministeri del Governo Draghi (transizione ecologica, cultura, turismo, infrastrutture) hanno deciso che al fine di tutelare un patrimonio storico-culturale non solo italiano ma del mondo intero come Venezia il traffico delle grandi navi verrà dirottato verso lo scalo industriale. Quando? Non si sa ancora. Ma soprattutto è stato stabilito di lanciare un concorso di idee per portare gli approdi fuori della laguna e risolvere in maniera strutturale e definitiva il problema del transito delle grandi navi a Venezia.



Porto al Tar contro la Via per il canale dei Petroli «Burocrazia inutile» Guerra con l' Ambiente

Gli operatori: pieno appoggio al ricorso

VENEZIA L' aveva lasciato intendere fin da subito, amareggiata da quella decisione di sottoporre a valutazione d' impatto ambientale quello che per lei era un lavoro di manutenzione del Canale dei Petroli, l' «autostrada» delle navi commerciali: ovvero la protezione e il marginamento delle casse di colmata, da cui continuano a «franare» e disperdersi sedimenti spesso molto inquinati. Ora **Cinzia Zincone**, provveditore alle opere pubbliche e anche commissario dell' Autorità di sistema portuale, ha deciso di fare ricorso al Tar contro quella decisione del 5 marzo scorso del ministero della Transizione ecologica, che rischia di allungare a dismisura i tempi dell' intervento. A proporlo sarà il Porto, che aveva condiviso il progetto con il Provveditorato e che ieri, con un decreto, ha affidato l' incarico all' avvocato Francesco Volpe.

«E' una scelta condivisa con gli altri membri del comitato di gestione - ha commentato **Zincone** - ci dobbiamo assumere la responsabilità di far emergere chiaramente il paradosso che Venezia e la sua laguna stanno vivendo. Non si può intendere altrimenti infatti il freno posto, tramite inutili rallentamenti burocratici, a progetti necessari». Il marginamento era già passato in commissione di Salvaguardia a dicembre del 2019, seppur in un pezzo parziale.

Poi però è stato chiesto alla commissione Via se fosse da assoggettare alla valutazione, convinti che la risposta sarebbe stata «no». E invece, dopo un anno di attesa e dopo che Provveditorato e Porto, intuendo la mala parata, avevano chiesto un ulteriore incontro, tre settimane fa un dirigente aveva firmato l' obbligo di fare la Via. «E' essenziale che l' ente ribadisca in tutte le sedi opportune la legittimità e la bontà di quei progetti che mirano a fare del Porto di Venezia uno scalo all' avanguardia dal punto di vista ambientale - prosegue **Zincone** - Il marginamento delle casse di colmata infatti è stato curato dal Provveditorato, istituzionalmente preposto alla salvaguardia idraulica e ambientale della laguna, proprio per evitare che sedimenti potenzialmente inquinati si disperdano». Costringendo il Porto, peraltro, a costosi e continui lavori di escavo.

Soddisfatta anche la Venice Port Community: «Da parte nostra c' è pieno appoggio e sostegno alla commissaria per la difesa del porto, del lavoro e dell' ambiente - dice il portavoce Alessandro Santi - solo con la politica del "fare" lo scalo può diventare emblema nazionale e mondiale della transizione ecologica e della sostenibilità». (a. zo.

)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

RICORSO AL TAR SUL DECRETO DEL MINISTRO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Autorità Portuale contro il governo «Assurda la procedura Via per gli escavi»

Continua il braccio di ferro sugli interventi di escavo sul canale Malamocco-Marghera e la Cassa di Colmata.

Ora è l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** ha deciso di ricorrere al Tar del Veneto per l' impugnazione del decreto del 5 marzo scorso del Ministero della Transizione Ecologica che stabilisce l' assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto per le opere di protezione delle Casse di Colmata e la conservazione dei fondali del canale Malamocco Marghera».

«Come annunciato nel corso della seduta del 16 marzo scorso al Comitato di Gestione e condiviso dagli stessi membri» spiega Cinzia Zincone, Commissario Straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale** veneziana «ci dobbiamo assumere la responsabilità di far emergere chiaramente il paradosso che Venezia e la sua laguna sta vivendo. Non si può intendere altrimenti infatti il freno posto, tramite inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti ultronei, a necessari progetti di protezione ambientale della laguna e di Venezia proprio da chi, più di tutti, è titolato e chiamato a difendere l' ambiente». «E' quindi essenziale» prosegue Cinzia Zincone «che l' ente **portuale**, essendo preposto alla promozione e sviluppo del principale motore occupazionale e produttivo della Città Metropolitana di Venezia se non della Regione del Veneto, ribadisca in tutte le sedi opportune la legittimità e la bontà di quei progetti e di quelle procedure che mirano a fare del Porto di Venezia uno scalo all' avanguardia dal punto di vista ambientale». «Il progetto di marginamento delle Casse di Colmata è stato curato dall' Ente istituzionalmente preposto alla salvaguardia idraulica e ambientale della laguna di Venezia» conclude la Zincone «proprio per evitare che sedimenti potenzialmente inquinati si disperdano nella laguna e nel Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera, costringendo peraltro l' ente **portuale** ad una manutenzione continua ed economicamente insostenibile».

Pieno sostegno alla decisione del commissario straordinario è arrivato dal Venezia Port Community «in difesa del porto, del lavoro e dell' ambiente che solo con la politica del 'fare' può diventare emblema nazionale e mondiale della transizione ecologica e della sostenibilità».



Porti: Venezia ricorre al Tar contro il Mite

Posizione avversa su controlli Via per fondali canale Marghera

(ANSA) - VENEZIA, 25 MAR - L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** ha deciso di ricorrere davanti al Tribunale Amministrativo Regionale del Veneto per l' impugnazione del decreto del Ministero della Transizione Ecologica relativo al progetto "Interventi per la protezione e la conservazione dei fondali del canale Malamocco Marghera - Opere di protezione delle Casse di Colmata". Il provvedimento ministeriale - secondo una nota - stabilisce l' assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale delle opere di protezione delle Casse di Colmata. "Come annunciato - dice Cinzia Zincone, Commissario Straordinario dell' **Autorità Portuale** - ci dobbiamo assumere la responsabilità di far emergere chiaramente il paradosso che Venezia e la sua laguna stanno vivendo. Non si può intendere altrimenti infatti il freno posto, tramite inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti ultronei, a necessari progetti di protezione ambientale della laguna e di Venezia proprio da chi, più di tutti, è titolato e chiamato a difendere l' ambiente". (ANSA).



ADSP MAS RICORRE A TAR CONTRO DECISIONE MINISTERO TRANSIZIONE ECOLOGICA DI SOTTOPORRE A VIA MARGINAMENTO CASSE COLMATA MALAMOCCO - MARGHERA

Di seguito il link al decreto: https://trasparenza.port.venice.it/provvedimentiorgani/decreto-n-576-del-25-03-2021-Venezia-Con decreto

Redazione

Di seguito il link al decreto: https://trasparenza.port.venice.it/provvedimentiorgani/decreto-n-576-del-25-03-2021-Venezia-Con decreto n. 576 emesso in data odierna, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha deciso di ricorrere davanti al Tribunale Amministrativo Regionale del Veneto per l'impugnazione del decreto n. 68 del 05/03/2021 del Ministero della Transizione Ecologica relativo al progetto recante Interventi per la protezione e la conservazione dei fondali del canale Malamocco Marghera Opere di protezione delle Casse di Colmata.

Come stabilisce l'assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale delle opere di protezione delle Casse di Colmata. Come annunciato nel corso della seduta del 16 marzo scorso al Comitato di Gestione e condiviso dagli stessi membri spiega Cinzia Zincone, Commissario Straordinario dell'AdSP MAS ci dobbiamo assumere la responsabilità di far emergere chiaramente il paradosso che Venezia e la sua laguna sta vivendo. Non si può intendere altrimenti infatti il freno posto, tramite inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti ultronei, a necessari progetti di protezione ambientale della laguna e di Venezia proprio da chi, più di tutti, è titolato e chiamato a difendere l'ambiente. È quindi essenziale che L'AdSP, quale Ente preposto alla promozione e sviluppo del principale motore occupazionale e produttivo della città metropolitana di Venezia se non della Regione del Veneto, ribadisca in tutte le sedi opportune la legittimità e la bontà di quei progetti e di quelle procedure che mirano a fare del Porto di Venezia uno scalo all'avanguardia dal punto di vista ambientale. Il progetto di marginamento delle casse di colmata infatti è stato curato dal PIOPP quale Ente istituzionalmente preposto alla salvaguardia idraulica e ambientale della laguna di Venezia proprio per evitare che sedimenti potenzialmente inquinati si disperdano nella laguna e nel Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera, costringendo peraltro l'Autorità di Sistema Portuale ad una manutenzione continua ed economicamente insostenibile. Un atto dovuto quindi, tanto più oggi che Venezia, per secoli luogo paradigmatico di autentico ed armonioso equilibrio fra le attività umane e l'ambiente, festeggia 1600 anni dalla sua fondazione.



AdSP Mas ricorre a Tar contro Ministero della Transizione Ecologica

Venezia, 25 Marzo 2021 - Con decreto n. 576 emesso in data odierna, l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** ha deciso di ricorrere davanti al Tribunale Amministrativo Regionale del Veneto per l'impugnazione del decreto n. 68 del 05/03/2021 del Ministero della Transizione Ecologica relativo al progetto recante "Interventi per la protezione e la conservazione dei fondali del canale Malamocco Marghera - Opere di protezione delle Casse di Colmata" che stabilisce l' assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale delle opere di protezione delle Casse di Colmata. " Come annunciato nel corso della seduta del 16 marzo scorso al Comitato di Gestione e condiviso dagli stessi membri - spiega Cinzia Zincone, Commissario Straordinario dell' AdSP MAS - ci dobbiamo assumere la responsabilità di far emergere chiaramente il paradosso che Venezia e la sua laguna sta vivendo. Non si può intendere altrimenti infatti il freno posto, tramite inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti ultronei, a necessari progetti di protezione ambientale della laguna e di Venezia proprio da chi, più di tutti, è titolato e chiamato a difendere l' ambiente. È quindi essenziale che L' AdSP, quale Ente preposto alla promozione e sviluppo del principale motore occupazionale e produttivo della città metropolitana di Venezia se non della Regione del Veneto, ribadisca in tutte le sedi opportune la legittimità e la bontà di quei progetti e di quelle procedure che mirano a fare del Porto di Venezia uno scalo all'avanguardia dal punto di vista ambientale: il progetto di marginamento delle casse di colmata infatti è stato curato dal PIOPP quale Ente istituzionalmente preposto alla salvaguardia idraulica e ambientale della laguna di Venezia proprio per evitare che sedimenti potenzialmente inquinati si disperdano nella laguna e nel Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera, costringendo peraltro l' **Autorità di Sistema Portuale** ad una manutenzione continua ed economicamente insostenibile. Un atto dovuto quindi, tanto più oggi che Venezia, per secoli luogo paradigmatico di autentico ed armonioso equilibrio fra le attività umane e l' ambiente, festeggia 1600 anni dalla sua fondazione".



Caso fondali a Venezia, l'Authority ricorre al TAR contro il ministero della Transizione Ecologica

Venezia L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha deciso di ricorrere per decreto davanti al Tribunale Amministrativo Regionale del Veneto per l'impugnazione del decreto n. 68 del 05/03/2021 del ministero della Transizione Ecologica relativo al progetto recante Interventi per la protezione e la conservazione dei fondali del canale Malamocco Marghera Opere di protezione delle Casse di Colmata che stabilisce l'assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale delle opere di protezione delle Casse di Colmata. Come annunciato nel corso della seduta del 16 marzo scorso al Comitato di Gestione e condiviso dagli stessi membri spiega Cinzia Zincone, commissario straordinario dell'AdSP MAS ci dobbiamo assumere la responsabilità di far emergere chiaramente il paradosso che Venezia e la sua laguna sta vivendo. Non si può intendere altrimenti infatti il freno posto, tramite inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti ultronei, a necessari progetti di protezione ambientale della laguna e di Venezia proprio da chi, più di tutti, è titolato e chiamato a difendere l'ambiente. Da qui la decisione dell'AdSP di ribadire in tutte le sedi opportune la legittimità e la bontà di quei progetti e di quelle procedure che mirano a fare del Porto di Venezia uno scalo all'avanguardia dal punto di vista ambientale. Il progetto di marginamento delle casse di colmata ricorda Zincone è stato curato dal PIOPP quale Ente istituzionalmente preposto alla salvaguardia idraulica e ambientale della laguna di Venezia proprio per evitare che sedimenti potenzialmente inquinati si disperdano nella laguna e nel Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera, costringendo peraltro l'Autorità di Sistema Portuale ad una manutenzione continua ed economicamente insostenibile. Un atto dovuto quindi, tanto più oggi che Venezia, per secoli luogo paradigmatico di autentico ed armonioso equilibrio fra le attività umane e l'ambiente, festeggia 1600 anni dalla sua fondazione.



Shipping Italy

Venezia

L'AdSP di Venezia ricorre al Tar contro la Via delle opere di protezione delle casse di colmata

Ci dobbiamo assumere la responsabilità di far emergere chiaramente il paradosso che Venezia e la sua laguna sta vivendo. Così Cinzia Zincone, Commissario Straordinario dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale, ha spiegato la decisione dell'ente di ricorrere al Tar del Veneto contro il decreto n. 68 del 05/03/2021 del Mite (Ministero della Transizione Ecologica, ex Ministero dell'Ambiente), il quale ha stabilito che le opere di protezione delle casse di colmata siano da assoggettare alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Dura la presa di posizione di Zincone, che ha parlato inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti ultronei, a necessari progetti di protezione ambientale della laguna e di Venezia proprio da chi, più di tutti, è titolato e chiamato a difendere l'ambiente. Il vertice dell'AdSP ha spiegato di ritenere essenziale che lo stesso ente, preposto alla promozione e sviluppo del principale motore occupazionale e produttivo della città metropolitana di Venezia se non della Regione del Veneto, ribadisca in tutte le sedi opportune la legittimità e la bontà di quei progetti e di quelle procedure che mirano a fare del porto di Venezia uno scalo all'avanguardia dal punto di vista ambientale. Nella nota viene ricordato come il progetto di marginamento delle casse di colmata sia stato curato dal Piopp (Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, ndr) quale ente preposto alla salvaguardia idraulica e ambientale della laguna, proprio per evitare che sedimenti potenzialmente inquinati si disperdano nella laguna e nel Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera, costringendo peraltro l'Autorità di Sistema Portuale a una manutenzione continua ed economicamente insostenibile.



Marginamenti, Porto contro ministro

*'L' Autorità portuale ricorre al Tar contro il dicastero della Transizione ecologica che chiede «adempimenti superflui»
«Il Provveditorato alle Opere pubbliche ha già approfondito tutti gli aspetti dal punto di vista della salvaguardia lagunare»*

RAFFAELLA VITTADELLO

LA DECISIONE VENEZIA Una giornata memorabile, quella di ieri, per la portualità veneziana: in ossequio all' orientamento emerso del Comitato nel 2017, ribadito anche in occasione dell' ultima seduta nel dicembre 2020, quattro ministri (Roberto Cingolani, transizione economica; Dario Franceschini, Cultura, Massimo Garavaglia, economia e Finanze e Enrico Giovannini Infrastrutture) hanno concordato di dirottare in via temporanea il traffico delle grandi navi da Venezia verso Marghera. E contemporaneamente di lanciare un concorso di idee per portare gli approdi fuori della laguna e risolvere in maniera strutturale e definitiva il problema del transito dei colossi del mare.

IL RICORSO Nella stessa giornata, il commissario di Autorità Portuale, **Cinzia Zincone**, ha firmato la decisione di ricorrere al Tar contro il progetto del Ministero della Transizione Ecologica che prevede che le opere di protezione delle casse di colmata siano assoggettate alla valutazione di impatto ambientale.

Un primo atto ufficiale, da parte del commissario **Zincone**, che assomma anche la carica di provveditore alle opere pubbliche e che quindi difende l' operato degli uffici di Rialto a proposito dello scavo dei canali portuali e dei marginamenti: una decisione che punta a velocizzare le operazioni di manutenzione portuale, nel rispetto della normativa. E in attesa di un protocollo fanghi annunciato, sbandierato, sempre pronto e mai firmato. Ormai da anni.

«Come già annunciato nel corso della seduta del 16 marzo scorso al Comitato di Gestione e condiviso dagli stessi membri spiega **Cinzia Zincone**, Commissario Straordinario dell' Autorità portuale - ci dobbiamo assumere la responsabilità di far emergere chiaramente il paradosso che Venezia e la sua laguna sta vivendo. Non si può intendere altrimenti infatti il freno posto, tramite inutili rallentamenti burocratici dovuti ad adempimenti superflui, a necessari progetti di protezione ambientale della laguna e di Venezia proprio da chi, più di tutti, è titolato e chiamato a difendere l' ambiente. È quindi essenziale che l' autorità portuale, quale ente preposto alla promozione e sviluppo del principale motore occupazionale e produttivo della città metropolitana di Venezia se non della Regione del Veneto, ribadisca in tutte le sedi opportune la legittimità e la bontà di quei progetti e di quelle procedure che mirano a fare del Porto di Venezia uno scalo all' avanguardia dal punto di vista ambientale.

IL PROGETTO Il progetto di marginamento delle casse di colmata infatti è stato curato dal Provveditorato delle opere pubbliche, quale ente istituzionalmente preposto alla salvaguardia idraulica e ambientale della laguna di Venezia, proprio per evitare che sedimenti potenzialmente inquinati si disperdano nella laguna e nel Canale di grande navigazione Malamocco-Marghera, costringendo peraltro l' Autorità di Sistema Portuale ad una manutenzione continua ed economicamente insostenibile. Un atto dovuto quindi, tanto più oggi che Venezia, per secoli, luogo paradigmatico di autentico ed armonioso equilibrio fra le attività umane e l' ambiente, festeggia 1600 anni dalla sua fondazione».





SISTEMA PORTUALE La procedura consente agli operatori di anticipare le attività

Primo "sdoganamento in mare"

Nell' ottica di una sempre crescente efficienza delle procedure finalizzate al rilancio della competitività del **sistema** portuale nazionale, i funzionari Adm di Venezia hanno eseguito il primo "sdoganamento in mare" di merci alla rinfusa per navi mono clienti.

La procedura doganale dello "sdoganamento in mare" consente agli operatori di anticipare le attività per la presentazione accettazione delle dichiarazioni doganali rispetto all' arrivo della nave in porto, tramite un **sistema** di monitoraggio da remoto.

"L' innovazione procedurale, che si inserisce nell' ambito delle attività messe in campo già da tempo grazie alla collaborazione tra Adm e l' **Autorità di sistema** portuale del Mare Adriatico Settentrionale - sottolinea il direttore territoriale Adm Veneto e Friuli Venezia Giulia Davide Bellosi - rappresenta uno strumento operativo volto a velocizzare i traffici commerciali in ambito portuale e a sostegno di una gestione più efficiente della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci, intervenendo sulla tempestività e fruibilità delle informazioni relative al loro svincolo".

Più in particolare l' innovazione, già introdotta nel 2014 per i contenitori nello scalo di Venezia, risulta particolarmente importante per il **Sistema** portuale del Veneto dato che comporta l' abbattimento dei tempi di sdoganamento, di giacenza e di consegna delle merci anche per il settore rinfuse, uno dei suoi asset merceologici di maggiore rilievo che rappresenta circa un quarto del totale delle tonnellate movimentate annualmente.

"L' efficienza degli scali veneti passa necessariamente dalla proficua collaborazione fra l' **Autorità di Sistema** portuale e tutti i soggetti, pubblici e privati, che a vario titolo possono incidere sulla catena logistica", dichiara il Commissario straordinario dell' Adsp Mas Cinzia Zincone. "In questo senso desidero ringraziare l' Agenzia delle dogane e dei monopoli, in particolare la direzione territoriale Veneto e Friuli Venezia Giulia, per l' obiettivo, raggiunto oggi, di semplificazione intelligente delle procedure. Un risultato eccezionale soprattutto per gli scali di Venezia e Chioggia che, a seguito dell' entrata in funzione del **sistema** Mo se, sono chiamati più di altre realtà portuali ad aumentare l' efficienza nell' intermediazione delle merci. Mi auguro pertanto che, tale collaborazione, possa continuare a produrre risultati tanto concreti quanto quello appena conseguito anche ricorrendo al tavolo tecnico permanente, attivato nel novembre 2020, quale strumento organizzativo finalizzato a incrementare il confronto tra il nostro Ente e l' Agenzia delle dogane e dei monopoli favorire l' innovazione, procedurale e tecnologica, nel **sistema** marittimo -portuale".

L' estensione della procedura si è svolta con successo per un carico di 7.100 tonnellate di cemento destinato ad una società operante nell' ambito della produzione e commercializzazione di calcestruzzo preconfezionato pronto per l' uso a Porto Marghera e trasportato da una nave in arrivo dalla Turchia.



Porto di Venezia: sdoganamento in mare di merci alla rinfusa

GAM EDITORI

25 marzo 2021 - Nell' ottica di una sempre crescente efficienza delle procedure finalizzate al rilancio della competitività del **sistema portuale nazionale**, i funzionari ADM di Venezia hanno eseguito il primo "sdoganamento in **mare**" di merci alla rinfusa per navi mono clienti. La procedura doganale dello "sdoganamento in **mare**" consente agli operatori di anticipare le attività per la presentazione/accettazione delle dichiarazioni doganali rispetto all' arrivo della nave in porto, tramite un **sistema** di monitoraggio da remoto. "L' innovazione procedurale, che si inserisce nell' ambito delle attività messe in campo già da tempo grazie alla collaborazione tra ADM e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** - sottolinea il Direttore Territoriale ADM Veneto e Friuli Venezia Giulia Davide Bellosi - rappresenta uno strumento operativo volto a velocizzare i traffici commerciali in ambito **portuale** e a sostegno di una gestione più efficiente della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci, intervenendo sulla tempestività e fruibilità delle informazioni relative al loro svincolo". Più in particolare l' innovazione, già introdotta nel 2014 per i contenitori nello scalo di Venezia, risulta particolarmente importante per il **Sistema Portuale** del Veneto dato che comporta l' abbattimento dei tempi di sdoganamento, di giacenza e di consegna delle merci anche per il settore rinfuse, uno dei suoi asset merceologici di maggiore rilievo che rappresenta circa un quarto del totale delle tonnellate movimentate annualmente.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

I tecnici chiamati dai cittadini preoccupati

Acqua troppo azzurra allarme sversamento alla foce del Letimbro

Un colore innaturale nei pressi dell' oasi vicina al mare. Le prime analisi dell' Arpal e le indagini dei tecnici comunali non hanno rilevato criticità

ARIANNA CODATO

Savona Un sospetto sversamento alla foce del Letimbro ha destato preoccupazione tra i savonesi. Diverse le segnalazioni alle forze dell'ordine e immediato l'intervento dei tecnici di Arpal per analizzare i sedimenti e l'acqua, che nella tarda mattinata tra il ponte Ruffino e la lingua di sabbia che chiude la foce dal mare aveva un colore anomalo, simile a un verde smeraldo o azzurro intenso, a seconda dei riflessi, troppo brillante e innaturale. Nel primo pomeriggio i tecnici di Arpal hanno effettuato i campionamenti mentre la Guardia Costiera e l'**Autorità di sistema Portuale** hanno valutato se esistesse il rischio di un possibile sversamento. La lingua di sabbia che separa le acque della foce del torrente dal mare è profonda e nei prossimi due giorni le previsioni meteomarine non destano particolare preoccupazione.

Nel frattempo la Polizia Municipale e gli incaricati del Comune hanno effettuato controlli nei tombini delle acque meteoriche per verificare da dove provenisse la sostanza che, più pesante dell'acqua, sembrerebbe essersi depositata sul fondale, dando alla zona quel colore che ha allarmato i molti cittadini a passeggio al Prolungamento e sul ponte sospeso, anche per ammirare il gruppo di anatre che vive nei pressi della foce e le specie di uccelli che riposano durante la migrazione nella piccola oasi naturale.

Anche per questo ieri erano presenti alcuni volontari di Enpa per verificare lo stato di salute degli animali che proseguirà nei prossimi giorni. Dalle prime osservazioni nei tombini, non si è trovata traccia della sostanza e sembrerebbe dunque essere fuoriuscita solo dallo scarico situato nel muro di ponente tra il ristorante Green e il palazzo della ex centrale Enel ristrutturato da pochi anni. Diverse le ipotesi in campo, dal colorante usato per la ricerca guasti nelle tubature a sostanze smaltite irregolarmente attraverso gli scarichi.

«Dalle analisi preliminari non è emerso nulla di particolare - spiega Federico Grasso di Arpal - ma per domani (oggi per chi legge, ndr) sono previste ulteriori approfondimenti analitici anche se, laddove ci fosse stato qualcosa di importante, sarebbe probabilmente già emerso dai primi dati».



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

Dal waterfront al nuovo ponte, la rivoluzione di Genova

Infrastrutture. La città, divenuta un modello nazionale dopo il Morandi, ha avviato un riassetto urbanistico che coinvolge pubblico e privati

Raoul de Forcade

La vicenda del ponte Morandi, crollato il 14 agosto 2018 con 43 vittime, ha costretto Genova a far fronte a un evento tragico e a un' emergenza anche logistica ed economica. Ma la città, grazie anche alla struttura commissariale per il ponte guidata dal sindaco Marco Bucci, che ha agito in collaborazione con la Regione, nonché (è giusto dirlo) con il supporto delle risorse messe sul tavolo dal Governo Conte, è riuscita a trasformare un evento nefasto in un' opportunità per imprimere un inedito sprint a molte opere infrastrutturali che erano magari già progettate o in fieri ma cristallizzate in impasse burocratico-amministrative. Il tutto a dispetto dell' ulteriore emergenza creata dalla pandemia, che non ha impedito la consegna del nuovo ponte sul Polcevera, a due anni dal crollo. Una sfida vinta, capace di creare, tra l' altro, quel modello Genova che ora viene preso ad esempio e indicato come chiave di volta per accelerare lo sviluppo infrastrutturale a livello nazionale.

Proprio dal dramma del Morandi si è sviluppato, ad esempio, il Programma straordinario per la ripresa del porto approvato ai sensi dell' articolo 9 della legge 130/2018 (già decreto Genova), che prevede una serie di opere sulle banchine per un valore di 2,3 miliardi di euro. Tra queste ci sono la diga foranea di Genova (al centro del primo débat public in Italia, da poco conclusosi, e inserita anche nel Piano nazionale di ripresa e resilienza), che vale 1,3 miliardi (con una prima fase funzionale da 950 milioni), il riassetto dell' area Fincantieri a Sestri Ponente, la riqualificazione degli ex silos granari dell' Hennebique, nonché una serie di interventi di ultimo miglio ferroviario e di matrice ambientale. Parte di queste opere, tra cui la diga e gli interventi green, ricorda il presidente dell' Autorità di sistema portuale, **Paolo Signorini**, «potranno avere, tra le poste di copertura il Recovery plan». «Il porto - dice **Signorini** - ha segnalato al nuovo ministero delle Transizioni ecologiche, una serie di progetti che vanno dall' elettrificazione delle banchine all' utilizzo di tecnologie ecosostenibili per i servizi portuali e anche un piano di copertura dei bacini di carenaggio del porto». Per l' espansione dei cantieri di Sestri, «abbiamo 480 milioni stanziati l' anno scorso dal Parlamento». Per l' Hennebique, a fine 2020 è stato firmato l' accordo tra l' Adsp e il raggruppamento di imprese (fra Vitali e Roncello Capital) che realizzerà l' intervento.

Si tratta d' un investimento da 130 milioni con 10 dell' Adsp.

Altra grande partita riguarda il riassetto del waterfront di Levante di Genova, area dove si svolge il Salone nautico: il primo step dell' operazione è la ristrutturazione del palasport nell' area ex Fiera. Il progetto che cambierà il volto dell' intera zona è nato dalla matita di Renzo Piano ed è stato messo in opera dal Comune. A fine gennaio sono partiti i cantieri per conto di Cds Holding. «Si tratta - spiega il vicesindaco di Genova, Pietro Piciocchi - di un esempio unico di sinergia tra pubblico e privato. Un' operazione da 350 milioni, 250 impegnati dai privati e 100 dalla mano pubblica. Cds ha comprato una parte dei terreni ex Fiera, con i vecchi padiglioni, dove sorgerà un distretto tematico della nautica; noi stiamo scavando il canale previsto da Piano, che creerà una nuova darsena per le barche, e realizzeremo anche un parco urbano. Contiamo di completare la parte pubblica il prossimo anno, mentre parte di quella privata sarà pronta nel maggio 2022».



In tema di parchi, sotto il nuovo ponte San Giorgio, che ha sostituito il Morandi, sorgerà il Parco del Polcevera. Primo tassello di questo spazio dedicato ai quartieri colpiti dal crollo, è la Radura della memoria, inaugurata a marzo. «Priorità dello spazio della Radura - dice Simonetta Cenci, assessore



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

comunale all' urbanistica - è rendere riconoscibile la piazza come luogo della memoria, condivisa con i parenti delle vittime».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' Hennebique

La rinascita dei silos granari: hub multiservice per la città

Recupero È previsto entro maggio il completamento del progetto definitivo di recupero dell' ex silos granario del porto di Genova mentre l' apertura del cantiere è attesa entro l' estate. Indicato col nome di Hennebique, che è quello dell' architetto che lo ha costruito, il grande edificio è abbandonato dagli anni '70 in un' area strategica di Genova, quella tra il terminal crociere, l' area turistica del Porto antico e il centro storico della città.

A dicembre 2020 è stato firmato l' accordo tra l' Autorità di sistema portuale e il raggruppamento di imprese fra Vitali e Roncello Capital che realizzerà l' intervento.

L' Hennebique è destinato a ospitare un albergo, servizi per le crociere, spazi commerciali, social housing per studenti e appartamenti di piccola metratura (non per fissa dimora)



il porto

Una diga foranea per offrire spazio alle portacontainer più grandi

Futuro Al centro del primo esempio di dibattito pubblico in Italia, il progetto per la nuova diga foranea guarda al futuro del **porto** di **Genova** che, per continuare a essere competitivo, deve consentire un ingresso agevole alle grandi navi portacontainer.

Tra tre ipotesi presentate quella che dovrebbe essere scelta dall' Autorità di sistema portuale, anche perché ritenuta più sicura dalla Capitaneria, prevede l' ingresso della navi da Levante e ha un costo complessivo di 1,35 miliardi di euro, di cui 950 milioni per la realizzazione della prima fase.

Il commissario dell' opera, e presidente di **porto**, Paolo Signorini, ritiene che i lavori potranno partire a metà gennaio 2022.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

casali lascia psa

Il porto cerca un manager per definire gli organici

Più di un ufficiale di collegamento: sarà l'interfaccia per sindacati, camalli, terminalisti in vista della composizione dell'organico porto. È la nuova figura che sta cercando l'Authority portuale "da assegnare alla Direzione Pianificazione e Sviluppo - Servizio Pianificazione e Lavoro Portuale". Si dovrà occupare del "lavoro portuale", organico porto e rapporti con gli artt. 16, 17 e 18 della legge 84/94, in materia di organizzazione del lavoro; analisi delle figure professionali operative e relativi programmi di formazione, anche in relazione allo sviluppo dell'automazione delle operazioni portuali; gestione dei tavoli istituzionali relativi a problematiche del lavoro nelle attività portuali, di riparazione e costruzione navale e in genere connesse all'operatività portuale". I requisiti sono minimi (laurea ed esperienza di 5 anni, o diploma ed esperienza di 10 anni in attività che richiedano capacità e competenza nelle relazioni industriali. Il contratto prevede una qualifica di quadro e una durata di tre anni.

Intanto sul fronte dei cambiamenti della governance dei terminal, si è dimesso uno dei manager di Psa. Alberto Casali, che rappresentava il gruppo anche all'interno delle associazioni e in Confindustria ha rassegnato le dimissioni. A quanto apprende Il Secolo XIX, la decisione non sarebbe legata alla lettera scritta dai terminalisti contro l' "Autorità portuale". Il ruolo potrebbe essere ricoperto da Luca Becce, attualmente consulente del gruppo.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Ferrando manager al top guida la classifica dei redditi in società ed enti pubblici

MARCO FAGANDINI

Se l'elenco dei redditi dichiarati nel 2020 da chi in Italia ricopre incarichi in istituti, enti o società nelle quali la partecipazione pubblica ha un peso consistente fosse una classifica, fra i liguri e i genovesi il primo posto spetterebbe all'avvocato Mauro Ferrando, presidente della Porto Antico di Genova spa.

Secondo l'ultimo bollettino annuale della Presidenza del Consiglio dei Ministri, reso pubblico ieri dalla Prefettura di Genova, Ferrando nel 2019 ha percepito un «reddito complessivo» di 371.161 euro. Cioè comprensivo di tutti gli introiti e le proprietà, da quelle immobiliari alle quote in altre società.

Si tratta di un documento che rende pubbliche le dichiarazioni dei redditi fornite da queste cariche, così come accade, ad esempio, anche per deputati e senatori.

Un principio di trasparenza sancito da una legge del 1982. Il bollettino pubblicato ieri riguarda, come detto, «presidenti, vicepresidenti, amministratori delegati e direttori generali» di una serie di realtà. Come, ad esempio, «società al cui capitale concorrano lo Stato o enti pubblici, nelle varie forme di intervento o di partecipazione, per un importo superiore al venti per cento».

Seguendo l'ipotetica classifica, in ordine decrescente rispetto a quanto espresso nella dichiarazione dei redditi, si trova Carla Roncallo, nel 2019 presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mar Ligure Orientale, che include gli scali di La Spezia e Marina di Carrara. Dal 28 ottobre scorso, Roncallo è consigliere dell'**Autorità di Regolazione dei Trasporti**. Il reddito complessivo 2019 è di 277.642 euro.

Al terzo posto c'è Paolo Emilio Signorini, presidente, anche attuale, dell'**Autorità di sistema portuale** del mar Ligure Occidentale (Genova, Pra', Savona e Vado Ligure). Il reddito complessivo dichiarato per il 2019 è 218.300 euro.

E questi enti sono i più rappresentati nel bollettino, se si prendono in considerazione i perimetri ligure e genovese e le retribuzioni più consistenti. C'è infatti Francesco Di Sarcina, segretario generale, nel 2019 come adesso, dell'**Autorità di sistema portuale** del mar Ligure Orientale. In quell'anno, per alcuni mesi, aveva ricoperto anche la carica di commissario straordinario, quando Roncallo aveva lasciato. Il suo reddito è stato di 183.963 euro. E c'è Mario Sommariva, oggi presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mar Ligure Orientale e succeduto a Roncallo. Il suo reddito dichiarato per il 2019 è stato di 172.108 euro.

Ci sono poi le camere di commercio. Il segretario di quella genovese, Maurizio Caviglia, che ancora oggi ricopre l'incarico, aveva dichiarato 198.656 euro. Stefano Senese, segretario generale della Camera di commercio Riviera di Liguria - Imperia, La Spezia e Savona aveva messo nero su bianco un reddito complessivo di 130.069 euro. Ora alla guida dell'ente c'è lo stesso Caviglia, in attesa che si trovi un sostituto per Senese.

Da citare anche il sovrintendente della Fondazione del Teatro Carlo Felice, Claudio Orazi, con 173.937 euro. Chiudono la classifica Alessandra Ferrara, commercialista rapallese e presidente dell'Agenzia di sviluppo Gal genovese srl. La società che si occupa dall'inizio del 2000 della crescita sostenibile dei territori del Genovesato. Nel 2019 ricopriva diversi altri incarichi: sindaco effettivo di due società per azioni di Genova, presidente del collegio





Il Secolo XIX

Genova, Voltri

comunali piacentine srl, di Liguria ricerche spa e di Liguria international.

Per una reddito complessivo di 68.413 euro. Infine c'è Franco Floris, amministratore unico di Sviluppo Genova spa, partecipata dal Comune di Genova con il 48,5 per cento delle quote. Floris ha dichiarato un reddito per il 2019 di 61.673.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' intervista

Benvenuti "Nessun passo in avanti serve chiarezza se si vuole ripartire"

di Massimo Minella «Sempre pronti a discutere, siamo noi i primi a sollecitare il confronto.

Ma bisogna farlo con l' obiettivo di arrivare a un accordo». E invece, spiega il console della Culmv Antonio Benvenuti, l' impressione è che tutto sia ancora molto distante da un' intesa definitiva che possa consentire al porto di scrollarsi di dosso vecchie ruggini e nuove tensioni e di riprendere a correre.

Dopo lo sciopero di inizio mese, in realtà, il confronto è ripartito a più livelli: la Culmv ha continuato con i tavoli tecnici con i singoli terminalisti, i privati hanno incontrato a Palazzo San Giorgio il presidente dell' **authority** Paolo Signorini, anche il sindaco Marco Bucci ha convocato i sindacati per un confronto il 29. E ancora ieri, sempre a San Giorgio, Benvenuti ha incontrato ente e privati. Sembra la ripresa di un dialogo, e per certi aspetti lo è, anche se le posizioni continuano a restare distanti, più o meno come alla vigilia dello sciopero.

La lettera che i terminalisti hanno mostrato, senza consegnarla ufficialmente, al presidente Signorini manifestava un disagio che pare immutato e che si traduce nel dialogo inceppato. Eppure, proprio sull' organizzazione del lavoro impostata sulla collaborazione terminalisti-Compagnia poggia il porto di Genova. Con i privati che ben volentieri utilizzano i soci, capitalizzando la loro professionalità e flessibilità, evitando di caricarsi di costi fissi. Ma davvero si può pensare di rimettere in discussione questa organizzazione che l' unico baluardo alla deregolamentazione e alla parcellizzazione selvaggia del lavoro?

Console, ma perché il dialogo non riparte?

«Io più che sollecitare riunioni non so che fare. Anche oggi (ieri per chi legge n.d.r.) sono qui a Palazzo a discutere con i terminalisti».

Di cosa?

«Di tariffe e di carichi di lavoro, aspetti legati all' organizzazione a cui si deve dare soluzione rapidamente.

Non posso cumulare già debiti nei primi due mesi dell' anno in conseguenza di una tariffa che è bassa, irrisoria. In questo modo, per bilanciare i costi, dovremmo inviare ai terminal il 30 per cento in meno dei soci. Le pare possibile?

» Ma l' **authority** come si sta muovendo?

«È presente, è sempre presente e non in maniera formale, ma a livello di staff. Però io quando finisco un incontro ho come l' impressione di aver fatto un passo in avanti e due indietro».

Che cosa servirebbe?

«Che si risolvessero le questioni aperte, che non sono poche. Io il 31 marzo ho un consiglio di amministrazione al quale parteciperanno i nuovi revisori dei conti. E comprensibilmente loro faranno domande sui primi due mesi dell' anno, sulla liquidità della Compagnia. E dovremo rispondere, a loro e anche ai soci».

A maggio ci saranno anche le elezioni per il rinnovo dei vertici...

«Affronteremo anche questo tema, ma per discutere e dare risposte a chi pone domande ci vuole innanzitutto



chiarezza. E questa deve uscire dai tavoli di confronto che abbiamo avviato e che continuiamo a sollecitare».



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Secondo lei l' obiettivo è quello di arrivare a una nuova organizzazione del lavoro?

«Ma si vuole davvero arrivare a questo? Qualcuno vuole potersi rivolgere a noi come a un' impresa d' appalto? Noi abbiamo preparato un piano, come ci è stato richiesto. Poi l' abbiamo modificato, alla luce di quanto è accaduto. Siamo pronti a discutere su tutto, ma chiediamo rispetto. Siamo un articolo 17 che ha vinto una gara, forniamo un servizio fondamentale per il porto. Nessuno deve dimenticarlo».

Ma all' interno dei privati lei non vede falchi e colombe?

«lo vedo falchi, colombe e piccioni. Io però il piccione non lo voglio fare.

Questo sia chiaro a tutti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Covid e aumenti, allarme circoli «Socialità e sport a forte rischio»

Maxi-rincari in vista per i canoni delle aree demaniali. La protesta: ruolo da difendere. Il Comune: soluzioni allo studio

ANNAMARIA COLUCCIA

Un aumento del canone demaniale minimo imposto per legge, che rischia di far sparire decine di associazioni e circoli sportivi già messi in grave difficoltà dalla pandemia. E, sullo sfondo, anche la spada di Damocle di un'interpretazione delle direttive europee che in futuro potrebbe estendere a queste realtà - inevitabilmente a loro danno - le norme sulla concorrenza.

Dopo i provvedimenti penalizzanti - con le chiusure prolungate dei circoli-, già subiti a causa della pandemia, un'altra tegola si abbatte su questo mondo che vive in gran parte di volontariato. Il grido di allarme è stato lanciato ieri - durante una riunione in videoconferenza di commissioni consiliari comunali -, da rappresentanti di circoli e società, di vela, canottaggio, pesca sportiva, bocciofile, che svolgono attività senza fini di lucro in aree del demanio marittimo. Aree costiere che a Genova sono gestite in parte dal Comune e in parte dall' **Autorità di sistema portuale**. E per questo tipo di attività sono 48 le concessioni che fanno capo al Comune e circa 25 ad **Autorità portuale**.

Canone minimo fisso a 2500 euro il rischio immediato per la sopravvivenza è legato a una norma approvata l'anno scorso (legge 126/2020), che ha fissato in 2500 euro per tutti, a partire da quest'anno, il canone annuo minimo di concessione del demanio marittimo. Per molte realtà, anche con fatturati bassi, significa pagare 6-7 volte di più. Oltre alla cauzione prevista dal Codice della navigazione.

«Noi per la nostra sede pagavamo 400 euro all'anno, che adesso diventano 2850: significa che, con la cauzione, entro aprile dovremo pagare all' **Autorità portuale** circa 9 mila euro: non ce la facciamo» ha spiegato Antonio Carabetta, presidente di Arci Pesca per l'area metropolitana genovese. «Io sono preoccupato soprattutto per i nostri due circoli storici di Pegli e di Voltri - ha sottolineato - Sono frequentati soprattutto da persone anziane, quasi tutte vedove di vecchi pescatori. Prima della pandemia si ritrovavano lì per giocare a carte e parlare. Non so come potranno sopravvivere. Per un circolo nautico che fattura 700-800 mila euro all'anno questi aumenti significano poco, ma se uno fattura 10 mila euro all'anno è insostenibile. Serve un rinvio di un anno per guardare i fatturati e trovare una soluzione».

Allarmato anche Mauro Costigliolo della Federazione Italiana Bocce Liguria: «Le bocciofile vivono di volontariato e, dopo un anno di pandemia, con i circoli chiusi, ci aspettavamo aiuti e, invece, ci ritroviamo con questo balzello - ha denunciato - Così tante bocciofile chiuderanno». Analoghe le preoccupazioni di Carola Maccà, presidente del Comitato regionale Canottaggio, secondo la quale «molte società rischiano di chiudere i battenti», e di Maurizio Buscemi, presidente del Comitato I zona della Federazione italiana Vela, che ha chiesto certezze anche sui tempi delle concessioni. Richiesta condivisa dal presidente del Coni ligure Antonio Micillo: «L'attività sportiva di base ha una funzione sociale importantissima ed è anche il punto di partenza per andare alle Olimpiadi, ma servono certezze sulle concessioni».

Le scadenze per i pagamenti Ma se sul fronte delle concessioni il rischio di un cambio delle regole per ora non sembra imminente, sui canoni, invece, la palla viene rilanciata in campo nazionale, con l'impegno trasversale annunciato dai consiglieri comunali a sollecitare i parlamentari perché cambino la legge. «Noi possiamo fare un'azione di pressing



politico, e la faremo anche attraverso l' Anci, per modificare la norma sul canone minimo, ma non possiamo sottrarci dall' applicarla» ha spiegato il vicesindaco Pietro Piciocchi, che si è impegnato «a studiare forme di sostegno economico per queste realtà», ed ha indicato



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

il 30 settembre 2021 come termine per pagare il canone al Comune.

Analogamente, sugli aumenti, la posizione di **Autorità portuale**, ieri non rappresentata in commissione «per un disagio comunicativo interno», anche se l'assenza ha suscitato molte polemiche. L'**Autorità** chiarisce di non avere «alcun potere di deroga o mitigazione di una norma nazionale», e neanche per la scadenza dei pagamenti. Dall'ufficio demanio marittimo di **Autorità portuale** spiegano che, in base al Codice di navigazione, il canone dovrebbe essere pagato in anticipo, e che «la scadenza di aprile è già in parte una deroga di prassi», quindi confermata. Tuttavia per ridurre l'impatto dell'aumento del canone minimo - da 360 a 2500 euro - per le realtà senza scopo di lucro titolari di più concessioni, si sta valutando la possibilità di accorparle in un'unica concessione, quindi unico canone minimo.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Blocco del canale di Suez: effetto tsunami sul porto di Genova

Tutta la filiera logistica del commercio marittimo potrebbe risentire pesantemente di questa (ulteriore) crisi

Nicola Giordanella

Genova. Il blocco del canale di Suez causato dall' incagliamento di una delle più grandi navi al mondo, la portacontainer Ever Given della compagnia Evergreen, sta generando un vero e proprio effetto valanga su tutto il commercio globale, e in particolar modo su quello europeo . E di conseguenza anche il **porto di Genova**, il primo **porto** del paese, osserva con 'orrore' le notizie in arrivo dall' Egitto, dove la situazione sembra essere, paradossalmente, 'in alto mare'. ' Un vero tsunami su tutta la filiera italiana - sottolinea Giampaolo Botta, presidente di Spediporto - la situazione potrebbe risolversi tra diversi giorni e provocherà seri problemi per la gestione delle scorte. Da Suez passano ogni settimana circa 50 mila contenitori diretti in Europa , e questo blocco sta facendo saltare tutte le schedule dei prossimi giorni, con attese dilatate anche di giorni '. Molte navi, infatti, stanno optando di aggirare il blocco rispolverando l' antica rotta di circumnavigazione dell' Africa 'con un allungamento dei viaggi di 7-8 giorni - sottolinea Botta - cosa che con ogni certezza farà registrare rincari sul costo della merce trasportata '. Ma non solo: 'Una volta che la situazione si sbloccherà Suez bisognerà capire come ripartirà al programmazione, con un probabile aumento dei noli e problemi con la gestione dei container vuoti '. Una situazione che con buone probabilità porterà a congestionare i porti con gravi conseguenze sulla logistica sia in banchina che sulla strada. ' Sarà un' ulteriore mazzata per il settore del trasporto - ci spiega Giuseppe Tagnocchetti di Trasportounito - già ora, in termini di mancanza di lavoro, visto che stanno saltando gli sbarchi, e dopo perchè si teme la congestione dei terminal, con lunghe attese dei nostri trasportatori che quindi lavoreranno in diseconomia '. Ma questa crisi, nei fatti, arriva in un contesto già particolarmente delicato per tutto il comparto: 'Si inserisce in una situazione già critica a livello mondiale con la congestione dei porti americani e cinesi che si sta verificando da agosto scorso - sottolinea Paolo Pessina di Assagenti - cosa che sta mettendo in luce la grave e strutturale carenza di equipement. Una dimostrazione di quanto siamo dipendenti da quello che succede nel mondo: noi siamo abituati a pensare in maniera **Genova**-centrica, ma in realtà è ben il contrario, e dovremmo iniziare a rendercene conto e agire di conseguenza '. Insomma una vera e propria bufera che, secondo Bloomberg, costa 9,6 miliardi di dollari al giorno : attraverso il canale di Suez passa il 12% del commercio marittimo mondiale, e l' 8% del trasporto petrolifero. Per il nostro paese passano merci per un valore di 88 miliardi l' anno, vale a dire 241 milioni al giorno: 'La situazione impatterà in modo particolare su quelle aziende che avevano optato per una catena della fornitura corta e non dispongono di un ampio stock di prodotti - sottolinea Nicola Capurro, direttore di ShippingItaly.it, una delle più importanti testate del settore - come ha sottolineato Glenn Koepke, manager di FourKites, società specializzata in software per la logistica, se il blocco del canale non si risolverà a breve le conseguenze sulle catene logistiche potrebbero avere implicazioni notevoli'. Anche per noi. (Foto di Julianne Cona - @fallenhearts17 - on Instagram)



PSA Genova Pra'- Dalla tecnologia OCR più sostenibilità in banchina

Stefano Cangelosi, direttore Business Process PSA Genova Pra': Per il sistema OCR «la formazione dello staff ha richiesto da 3 a 6 mesi per spiegare come approcciare questo cambiamento. Un processo immane di change management».

Lucia Nappi LIVORNO - Esemplicativo di come la tecnologia dia risultati in termini di performance e di accrescimento produttivo, ma allo stesso tempo anche di sostenibilità in ambito aziendale. Con benefici per il lavoratore che utilizza la tecnologia in termini di sicurezza, qualità del lavoro e crescita professionale. Nell'ambito delle discussioni della Tavola Rotonda di Assiterminal "Industria 4.0 e sostenibilità tra porti e logistica verso il 5D (connettività e persone)" nel passaggio davanti ai microfoni dei relatori, in un alternarsi tra teoria e pratica l'esempio concreto viene dalle banchine del genovesi. «Da oltre anno in PSA Genova Pra' è stata istituita la nuova direzione Business Process che si compone di tre anime: la gestione dei progetti comprensiva delle funzioni di analisi di processo; la seconda che riguarda la reingegnerizzazione del processo e la terza dei Dati analytics». A spiegarlo è Stefano Cangelosi a capo della direzione. Stefano Cangelosi Automazione e rinnovi di processi - «negli ultimi tempi siamo molto attivi nel rinnovare le procedure e le automazioni» - illustra Cangelosi - «Tra questi un esempio è l'OCR» - Optical Character Recognition - «sulle gru di banchina, un progetto che è andato in produzione e implementato su tutte le 12 gru» . «Con lo sviluppo delle attività di banchina il nostro obiettivo è identificare automaticamente: imbarco e sbarco contenitori, prime mover (ralle).

Il sistema OCR si compone di 13 telecamere per ogni gru, per due diversi tipi di riconoscimento Funzione Frombridge, i contenitori movimentati tra le zampe della gru vengono identificati attraverso il riconoscimento dei codici di: contenitore, iso, numero ralla. Funzione Backreach, per identificare le funzioni fatte nella parte posteriore della gru, come il ristivaggio dei contenitori o per i contenitori speciali. Questo permette di automatizzare le operazioni di spunta». Dalle slide che passano velocemente al video, appaiono le percentuali delle diverse performance di riconoscimento del sistema: «Sui diversi tipi di contenitore - continua - l'OCR ha diverse performance di riconoscimento: che è percentualmente più alta per il contenitore standard (95%) mentre scende drasticamente nei contenitori tank o reefer. 5D coinvolgimento delle persone Un progetto che ha visto il coinvolgimento delle persone- «La formazione dello staff ha richiesto da 3 a 6 mesi per spiegare come approcciare questo cambiamento, un processo immane di change management» - commenta il direttore Business Process - «perchè al rifiuto iniziale è seguito, dopo 6 mesi, la paura della mancanza dell'OCR. Oggi quando il sistema ha un problema, l'operativo lo segnala subito perchè è talmente abituato all'OCR che se viene riscontrato un problema tecnico, l'operativo adesso richiede subito il sistema». «Dobbiamo anche avere un team di supporto ingegneri, tecnici, elettronici, formati e in grado di rispondere h/24» Quali siano i benefici del sistema è evidente in termini di sicurezza perchè la tecnologia ha preso il posto dello "spuntatore" sottobordo area della banchina, comunque, soggetta a rischio infortunio, poi si riduce la possibilità dell'errore umano nell'attività degli smarcatori, infine il sistema rileva in tempo reale le attività di imbarco e sbarco. Quindi «una maggiore efficienza perchè il personale addetto alla spunta è stato riallocato in altre funzioni più produttive».



La Voce di Genova

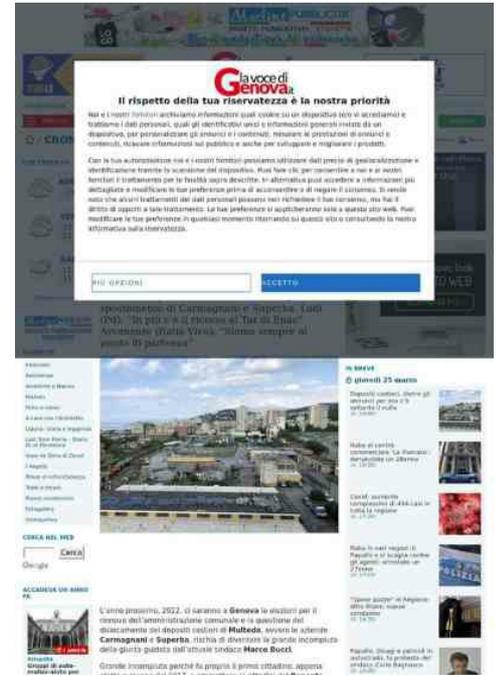
Genova, Voltri

Depositi costieri, dietro gli annunci per ora c'è soltanto il nulla

Un documento di Autorità di Sistema Portuale, sul quale il Comune vuole esprimere parere favorevole, parla in maniera molto vaga dello spostamento di Carmagnani e Superba. Lodi (Pd): 'In più c'è il ricorso al Tar di Enac'. Avvenente (Italia Viva): 'Siamo sempre al punto di partenza'

L'anno prossimo, 2022, ci saranno a Genova le elezioni per il rinnovo dell'amministrazione comunale e la questione del dislocamento dei depositi costieri di Multedo, ovvero le aziende Carmagnani e Superba, rischia di diventare la grande incompiuta della giunta guidata dall'attuale sindaco Marco Bucci. Grande incompiuta perché fu proprio il primo cittadino, appena eletto a giugno del 2017, a promettere ai cittadini del Ponente genovese che quei depositi sarebbero stati spostati, anche per segnare la differenza di passo rispetto alle precedenti giunte guidate dal centrosinistra. Solo che il cambio di passo non c'è stato, i fatti stanno a zero e le chiacchiere stanno a mille, tanto che nessuno, a Multedo, ci crede ormai più, sul fatto di 'liberarsi' finalmente da quei serbatoi di materiali chimici che sono, in alcuni casi, a meno di dieci metri dalle abitazioni. Come mai tutto si è fermato? Come mai tutto va avanti così a rilento? Un po' perché la partita non è semplice, un po' perché va giocata insieme all'**Autorità di Sistema Portuale** che, a differenza della giunta comunale, non pare avere tutta questa fretta e non deve sottoporsi al 'giudizio' dell'elettorato, un po' perché, com'è facile comprendere, prevale di

fronte a ogni ipotesi l'atteggiamento da parte dei diretti interessati che gli americani definiscono 'nimby', ovvero not in my backyard, non nel mio cortile. Fatto sta che, specie nelle ultime settimane, la prospettiva di delocalizzare Carmagnani e Superba alla foce del Polcevera, in aree attualmente occupate dal Terminal Messina, ha perso progressivamente quota, anche perché l'Enac, ovvero l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, ha presentato un ricorso al Tar contro la delibera del Comune di Genova che, di fatto, va a ritoccare al ribasso il rischio rappresentato dal cono aereo nei pressi dell'aeroporto 'Cristoforo Colombo', vale a dire una delle necessarie operazioni propedeutiche allo spostamento. 'E se il ricorso al Tar dovesse esser positivo per Enac e negativo per il Comune di Genova? Si tornerebbe al punto di partenza, con enorme delusione da parte dei cittadini del Ponente'. A osservarlo è Mauro Avvenente, consigliere comunale e capogruppo di Italia Viva a Palazzo Tursi. Avvenente, che è stato presidente del Municipio VII Ponente e che quindi conosce molto bene la situazione, si è espresso così in occasione della Commissione Municipale svoltasi ieri mattina e che aveva per oggetto 'Parere favorevole del Comune di Genova sul documento di pianificazione strategica, elaborato da parte di **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**'. Secondo Avvenente, 'è sacrosanto che i cittadini di Sampierdarena nutrano delle perplessità sulla dislocazione. Sacrosanto e comprensibile. Ma non si può negare come le differenze, a livello di distanza dalle prime abitazioni, siano evidenti: cinque metri nel caso di Multedo, più di settecento nel caso di Sampierdarena'. Il documento di **Autorità Portuale**, però, sulla questione dislocamento di Carmagnani e Superba è molto vago. Alla pagina 229, in particolare, si legge: 'Anche altri temi, seppur non immediatamente ricadenti in aree operative portuali, ma strategici per le relazioni tra porto e città, sono state inseriti nel Programma Straordinario: la dislocazione dei depositi costieri di Carmagnani e Superba, tema aperto in via di approfondimento, rappresenta un'esigenza molto rilevante dal punto di vista urbano, su cui già in passato AdSP ha assunto un impegno a vagliare possibili opzioni di localizzazione in ambito **portuale**'. Si parla, insomma, di 'non immediatamente ricadenti', di 'tema in via di



approfondimento' e di 'possibili opzioni'. Niente di certo, insomma. Tutto rimane nel vago, tutto rimane in altissimo mare. 'Non sono stati fatti passi in avanti rispetto alle precedenti



La Voce di Genova

Genova, Voltri

amministrazioni, nonostante i vari annunci - rileva Cristina Lodi , consigliere comunale del Partito Democratico - Anzi, semmai è stato fatto un passo indietro, visto che ora sul Comune di Genova pende un ricorso al Tar da parte di Enac. Nel caso in cui il Comune uscisse sconfitto, Bucci come lo andrà a spiegare ai cittadini del Ponente?'. Sarà opportuno cercare già altre soluzioni? E dove? Nelle ultime settimane, si è iniziato a parlare di dibattito pubblico, per discutere della delocalizzazione. Il che non farà altro che allungare i tempi. Ma questo è facilmente intuibile: chi si andrà a prendere la responsabilità di una decisione altamente impopolare a un anno dalle elezioni? Si andrà a ragionare su chi si scontenterà di meno? È evidente che la strada della delocalizzazione non solo è ancora lunga, ma soprattutto è altamente incerta. Carmagnani e Superba, intanto, restano a Multedo. Cambiare tutto per non cambiare nulla. Evidentemente, chi lo diceva non era un profeta del malaugurio. Semplicemente, aveva ragione.

Riparazioni navali, comitato Porto Aperto: "Abbiamo vinto una battaglia storica"

di Matteo Cantile giovedì 25 marzo 2021 GENOVA - " E' una grande vittoria per il nostro comitato , per i nostri ricorsi, per tutte le battaglie che abbiamo portato avanti": l' avvocato Pietro Cesana , presidente del comitato Porto Aperto che da anni si batte per vedere riconosciuta la sua richiesta di rendere compatibili le riparazioni navali di Genova con la città che le circonda, è raggiante. Il presidente dell' **Autorità portuale** Paolo Emilio Signorini ha infatti annunciato che il progetto della copertura dei bacini di carenaggio sarà affiancato a quello di elettrificazione delle banchine e che le due operazioni saranno inserite nelle richieste di finanziamento con il Recovery Fund. "Con questa iniziativa il porto, ma anche il Governo in cui il ministro Cingolani ha giocato un ruolo decisivo, hanno certificato ciò che noi sosteniamo da anni - dice Cesana - le riparazioni navali sono un insediamento industriale fortemente inquinante e incidono sulla salute di 230mila genovesi. Abbiamo mandato al ministro Cingolani una grande quantità di documenti che lo dimostrano, aggiungendo un dossier in cui sono descritte tutte le esperienze internazionali di attività analoghe: ovunque i bacini di riparazione navale sono o lontani dai centri abitati oppure coperti". L' avvocato Cesana aveva risposto con una lettera (QUI) all' intervista di Primocanale al presidente di Ente Bacini Vianello (QUI) : "Contestai le sue dichiarazioni ma voglio precisare che non è nostra intenzione interferire negativamente sull' operatività delle riparazioni navali; noi non vogliamo togliere nemmeno un' ora di lavoro a questa attività ma pretendiamo che essa sia rispettosa della salute di così tanti cittadini". Un aiuto prezioso è arrivato dalla politica : "Abbiamo interloquito trasversalmente con gli esponenti di tutti i partiti - conclude Cesana - e ancora avremo bisogno della loro attenzione nella fase di attuazione di questo progetto. Desidero ringraziare, per essersi particolarmente spesi, l' onorevole Edoardo Rixi e il presidente del municipio Centro Est Andrea Carratù". Per guardare la video intervista al presidente del comitato Porto Aperto Pietro Cesana CLICCA QUI

Approfondimenti

- Riparazioni Navali, comitato Porto Aperto contro i cantieri Amico
- Riparazioni Navali: i bacini di carenaggio sono ancora sicuri?
- Riparazioni Navali, Salvatore (M5S): "La privatizzazione è un regalo"
- Porto di Genova, Vianello: "Ente Bacini non inquina e deve restare pubblico"
- Porto Aperto contro Ente Bacini: "Inquinamento accertato, le riparazioni navali devono andarsene"

Video

- Ente Bacini, si parte con la privatizzazione. Scipero ma Signorini
- Inquinamento accertato, le riparazioni navali devono andarsene



Stazione Marittima, arriva l' ok del Cda alla locazione dell' Hennebique

di Matteo Cantile giovedì 25 marzo 2021 **GENOVA** - Stazioni Marittime affitterà una parte del nuovo silos Hennebique per realizzare il suo Terminal 2: lo ha deciso all' unanimità il Consiglio di amministrazione della società. Restano da limare gli ultimi dettagli economici ma la trattativa si chiuderà entro la fine del mese. La locazione avrà durata ventennale e si insedierà in seimila metri quadrati della struttura (sui 40mila totali): ancora officioso il canone che Stazioni Marittime verserà alla Vitali, che riqualificherà l' edificio, ma si parla di una somma di poco superiore al milione di Euro l' anno. La forbice tra domanda e offerta è del 10% circa. Il trasferimento di una parte dell' attività terminalistica andrà completato con la rifilettatura del molo 1003, quello prospiciente all' Hennebique, così da permettere l' attracco alle navi lunghe fino a 400 metri, cioè le più moderne Msc che sono destinante a scalare il **porto** di **Genova**. Dettaglio mancante è quello del dragaggio dei fondali : l' assegnazione dell' appalto è bloccata da un ricorso al Tar, la speranza del terminal crocieristico è quella di arrivare al chiarimento della situazione entro la fine del 2021. Approfondimenti Stazione Marittima, il Terminal 2 sorgerà nell' Hennebique Hennebique, passo decisivo: firmato l' atto che avvia la progettazione **Porto** di **Genova**, si svela il nuovo Hennebique: 100 milioni di investimenti.



Berkan B, ambientalisti parte civile contro i vertici di Autorità Portuale

FEDERICO SPADONI

RAVENNA Cinque associazioni ambientaliste si sono costituite parte civile nel processo per l' inquinamento ambientale provocato dal relitto della Berkan B, il general cargo semi -affondato nella pialassa Piomboni, per il quale la Procura ha chiesto il rinvio a giudizio nei confronti del presidente di **Autorità Portuale**, Daniele Rossi, e per il segretario generale Paolo Ferrandino. Per due giorni hanno manifestato ai cancelli del tribunale. E ieri Legambiente, Anpana protezione animali, Oipa Italia, Nomez guardie zoofile e Italia Nostra, si sono presentate davanti al giudice per l' udienza preliminare Corrado Schiaretti: intendono chiedere conto ai vertici dell' ente di via Antico Squero dei danni provocati dalla nave (o quel che ne resta) già sequestrata nel 2010, abbandonata a ridosso della banchina e oggetto di surreali tentativi di bonifica (da parte anche di un ex cuoco sorpreso a smantellare l' imbarcazione con un impermeabile bruciato e scarpe da lavoro) che l' hanno portata a un parziale affondamento, avvelenando gradualmente acqua, pesci e gabbiani.

Due anni fa lo scandalo in Ap L' inchiesta sul relitto, avviata dall' ex procuratore capo Alessandro Mancini e dal sostituto procuratore Angela Scorza, ha portato nel 2019 alla sospensione di tre manager di Ap, poi revocata dal Tribunale della Libertà, che pur ritenendo non più necessaria la misura interdittiva, ha ritenuto comunque evidente il «compendio di sicura gravità indiziaria». Non per tutti gli indagati però. Secondo l' accusa, Rossi e Ferrandino, avrebbero rinnovato licenze e concessioni demaniali per la demolizione della motonave, nonostante la mancanza di un piano e di una certificazione sull' avvenuta bonifica del relitto. Avrebbero quindi partecipato al rimpallo di competenze, ignorando per circa un anno i solleciti da parte della Capitaneria di porto per sistemare il "problema" e sfatare il progressivo affondamento del relitto.

Stralciata una posizione Alla luce delle valutazioni fatte dai giudici felsinei, l' unica posizione stralciata, per la quale è stata chiesta l'archiviazione, è quella dell'ingegner Fabio Maletti, all'epoca responsabile del procedimento per la demolizione. A differenza del presidente e del segretario generale di Ap, il suo ruolo lo smarca dalle posizioni giuridiche che invece ricadrebbero sugli altri due indagati. Rossi e Ferrandino non si sono presentati ieri in tribunale. A rappresentarli c'erano gli avvocati bolognesi Luca Sirotti e Alessandro Cavallari, che hanno ottenuto dal giudice un rinvio per valutare eventuali opposizioni alle vertenze delle associazioni ambientaliste. I problemi con il bando Anche le procedure di bonifica si sono arenate. La gara, affidata a inchiesta ormai in corso, si è scontrata con alcuni problemi tra committente e aggiudicatario. Ora, fanno sapere i legali, sono in ballo nuove verifiche poiché non è ancora stata stabilita la modalità contrattuale da sottoporre al futuro aggiudicatario del lavoro. Uccelli morti In questo scenario le uniche certezze sono quelle fornite dalle plurime consulenze tecniche disposte dalla Procura: gli sversamenti oleosi della nave hanno compromesso un'area di 2.700 metri quadri, con acque profonde in media una decina di metri. Le panne galleggianti posizionate a più riprese attorno alla nave avrebbero circoscritto la fuoriuscita di liquami. Eppure, per comprendere la gravità di quanto accaduto nella pialassa del Piombone, basta citare qualche stima sugli uccelli morti: tra 43 e 87 esemplari, su un numero di volatili quantificato in circa 620 unità, non sarebbero sopravvissuti al disastro. Numeri indicativi, e forse come evidenziato dagli stessi giudici felsinei sottostima - ti. © RI PRODUZIONE RISERVATA



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

«Berkan B, processate i vertici del Porto» E anche gli ambientalisti si fanno sentire

Cinque associazioni hanno presentato la costituzione di parte civile, udienza aggiornata a maggio. Sul caso del relitto affondato ai Piomboni il pm Angela Scorza ha chiesto il rinvio a giudizio per il presidente di Ap, Daniele Rossi, e il segretario Paolo Ferrandino

Cinque associazioni ambientaliste hanno chiesto di costituirsi parte civile. Il giudice ha poi aggiornato l'udienza a metà maggio. Nel frattempo le difese avranno modo di esaminare le costituzioni, ma soprattutto si potrebbe giungere alla definizione delle modalità contrattuali di bonifica. Si è chiusa così ieri mattina davanti al gup Corrado Schiaretti e al pm Angela Scorza la prima delle udienze preliminari relative all'affondamento del relitto della Berkan-B con fuoriuscita di idrocarburi. Per quanto accaduto, la procura ha chiesto il rinvio a giudizio per inquinamento ambientale del presidente di **Autorità Portuale** (Ap) Daniele Rossi e del segretario generale Paolo Ferrandino. Rispetto all'avviso di conclusione indagine, è stata stralciata la posizione del dirigente amministrativo Fabio Maletti. Analogo stralcio in vista di archiviazione, ma prima della notifica di fine inchiesta, era toccato a due persone legate alla proprietà dello scafo. La questione aveva conosciuto una svolta quando il 25 settembre 2019, in ragione delle accuse mosse, su richiesta della procura il gip Janos Barlotti aveva deciso di sospendere i tre indagati di Ap dall'incarico per un anno con conseguente nomina di un commissario esterno. Il 28 ottobre il tribunale del Riesame di Bologna aveva tuttavia optato per l'azzeramento della sospensione ripristinando di conseguenza il vertice di Ap.

Ma nelle conseguenti motivazioni, i giudici bolognesi, pur spiegando che non sussistevano esigenze cautelari dato che nell'ambito del porto ravennate non c'erano situazioni analoghe alla Berkan-B, avevano sottolineato che si era in presenza di un quadro indiziario grave per il quale avevano diversificato le posizioni. Ovvero sia per il presidente Rossi che per il segretario Ferrandino, era stata in buona sostanza riconosciuta quanto delineato dall'accusa. In special modo, due erano stati gli aspetti ponderati: la posizione di garanzia rivestita da entrambi - cioè l'obbligo giuridico a impedire un evento - e le rispettive competenze. Mentre la posizione del dirigente Maletti era stata esclusa dalle contestazioni penali proprio perché quest'ultimo non aveva rivestito alcuna posizione di garanzia in relazione all'affondamento del relitto.

Nell'ordinanza erano stati vagliati anche altri aspetti determinanti: e cioè il reato di inquinamento ambientale, che per i giudici del Riesame resta contestabile anche in aree circoscritte come appunto quella del relitto della Berkan-B delimitata dalle panne galleggianti. E le competenze, che sempre secondo l'ordinanza erano state correttamente inquadrare dall'accusa in Ap e non nell'**Autorità** Marittima. Punti sui quali le difese saranno naturalmente pronte a dare battaglia: nella prossima udienza dovranno chiarire se farlo in un rito abbreviato o se invece discutere la richiesta di rinvio a giudizio. Le associazioni che hanno chiesto di costituirsi parte civile sono Legambiente, Anapa protezione animali, Oipa Italia, Nomez guardie zoofile e Italia Nostra onlus. Sia mercoledì che ieri mattina, alcuni attivisti ambientalisti hanno manifestato davanti al tribunale.

a.col.



Berkan B. Presidio davanti al tribunale di Ravenna

vorlandi

Presidio davanti al tribunale di **Ravenna** per il caso della Berkan B Per 'chiedere giustizia per il caso Berkan B' Doppio presidio, nelle mattinate di ieri (24 marzo) e oggi (25 marzo) davanti al tribunale di **Ravenna** per 'chiedere giustizia per il caso Berkan B', la nave parzialmente affondata nella Pialassa Piomboni rilasciando idrocarburi e destando non poche preoccupazioni per le conseguenze ambientali. Il presidio è promosso dal Collettivo Autonomo Ravennate, ma vi aderiscono anche Italia Nostra e Legambiente **Ravenna**. Collettivo Autonomo Ravennate 'I presidi, regolarmente autorizzati, sono stati programmati per chiedere giustizia per il caso Berkan B, la nave affondata due anni fa al **porto** di **Ravenna** con il suo carico di carburanti altamente inquinante. Il 25 marzo, infatti, si svolgerà l'udienza preliminare nell'ambito del procedimento penale aperto dalla Procura di **Ravenna** sull'incredibile vicenda. Appuntamento in presenza all'esterno dei cancelli del Tribunale in viale Falcone 67, a **Ravenna**, per chiedere che venga fatta chiarezza e che, al contempo, si provveda al più presto a sanare una situazione di emergenza ambientale e sanitaria intollerabile causata dalla Berkan B e dal contiguo 'cimitero delle navi'. Chiunque vorrà potrà portare cartelloni o striscioni riguardanti il **porto**, i lavoratori, l'ambiente, la salute, le Pialasse, o anche solo passare per un saluto. Verranno osservate con scrupolo le disposizioni anticovid (mascherina, distanziamento, ecc.)'. Italia Nostra e Legambiente di **Ravenna** 'Legambiente e Italia Nostra saranno presenti le mattine di mercoledì 24 marzo e giovedì 25 marzo al presidio promosso dal Collettivo Autonomo Ravennate in concomitanza con l'udienza preliminare relativa allo sversamento di idrocarburi nella pialassa Piomboni, per mancata rimozione e bonifica del relitto Berkan B. Le associazioni erano già intervenute insieme a diverse sigle affinché si dichiarasse lo stato di emergenza ambientale con possibile nomina di un commissario straordinario per la rapida rimozione dei relitti, 5 nel complesso del 'Cimitero delle Navi', e bonifica dei siti'.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

L'incidente in mare

Cargo diretto a Ravenna affonda un peschereccio Cinque marinai finiscono in acqua, salvati dopo un'ora

Il cargo olandese Bergfjord, partito dal porto albanese di Shëngjin e diretto a Ravenna, è entrato in collisione ieri mattina verso le 7 con un peschereccio della flotta di Rimini, mentre navigava al largo di Cesenatico. Uno speronamento che ha causato l'affondamento del motopesca "Futuro", capovoltosi e colato a picco in 5 minuti, a circa 40 metri di profondità. Dopo l'allarme si sono portate due motovedette della Capitaneria di Rimini. L'equipaggio, composto dal comandante 50enne originario di San Benedetto del Tronto e tre marinai (due tunisini di 50 anni e un palermitano di 25), è finito in acqua rimanendovi un'ora prima di essere tratto in salvo dagli stessi marinai del cargo. I naufraghi sono rimasti aggrappati ai parabordi del peschereccio chi alla zattera di salvataggio. In seguito all'incidente, accaduto a 23 miglia dalla costa l'imbarcazione da pesca è affondata. I 4 componenti dell'equipaggio, che non hanno riportato ferite, sono stati tratti in salvo dal cargo e affidati agli uomini della Capitaneria di porto di Rimini.

Il comandante è stato ricoverato in stato di ipotermia. La Bergfjord ha, poi, proseguito la navigazione fino al porto di Ravenna dove era diretta per imbarcare un carico di cemento. Arrivato nel Candiano, il mercantile è stato attraccato alla banchina Piomboni C per consentire agli uomini della Guardia Costiera di salire a bordo per indagare.

l.t.

Ravenna: domani apre al pubblico Teodorico, il nuovo ponte cavalcaferrovia realizzato da RFI

(FERPRESS) - Roma, 25 MAR -Domani, 26 marzo, apre al traffico stradale il nuovo ponte Teodorico. Il centro storico ravennate e la zona della Darsena saranno di nuovo collegate da un cavalcaferrovia realizzato da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) , con un investimento di 9 milioni di euro . L' intervento rientra nell' ambito degli accordi per migliorare l' accessibilità ferroviaria all' area portuale sottoscritti da RFI con il Comune di Ravenna , l' **Autorità Portuale** e la Regione Emilia Romagna . Le dimensioni del vecchio ponte non permettevano, infatti, il passaggio dei treni merci adibiti al trasporto di semirimorchi o di interi camion. Il nuovo ponte è costituito da una campata unica, sorretta da due spalle in cemento armato, ai cui lati sono stati realizzati un percorso pedonale e uno ciclabile. Il collegamento con la viabilità esistente è garantito da due rampe di accesso lunghe 60 metri. Ne ha dato notizia FSNews **LE CARATTERISTICHE DEL NUOVO PONTE 440 tonnellate di acciaio, sagomate e saldate con oltre 6mila ore di lavoro, assemblate per mezzo di 162 giunti e oltre 24mila bulloni. Il nuovo ponte è lungo 58 metri, largo 19 e scavalca i binari ad una quota di quasi 7 metri. E' costituito da una campata unica, sorretta da due spalle in cemento armato, ai cui lati sono stati realizzati un percorso pedonale e uno ciclabile. Il collegamento con la viabilità esistente è garantito da due rampe di accesso lunghe 60 metri**

LE FASI DEI LAVORI La demolizione del vecchio Ponte Teodorico, preceduta da interventi propedeutici avviati a inizio 2020, è avvenuta nel mese di giugno dello scorso anno. Successivamente sono state realizzate le spalle di appoggio dell' impalcato e fra i binari sono stati montati due pilastri metallici verticali provvisori, sormontati da rulliere e piastre, per sostenere l' impalcato del nuovo ponte durante la fase di varo. La struttura metallica, assemblata all' interno del cantiere, è stata varata alla fine del mese di dicembre. Lo "scheletro del nuovo ponte" è stato inizialmente sollevato con l' ausilio di martinetti e successivamente collocato su speciali carrelli ribassati, per avvicinarlo ai binari. Due gru della portata di 630 e 730 tonnellate - posizionate alle due estremità del futuro cavalcaferrovia. - hanno poi sollevato e infine posato il nuovo ponte nella posizione definitiva. Verniciatura della struttura, posa della pavimentazione stradale e dei guardrail, montaggio dei parapetti in vetro, realizzazione della segnaletica stradale e installazione dell' impianto di illuminazione sono stati gli interventi finali che hanno completato l' opera. Speciali isolatori sismici, realizzati su misura, conferiscono alla struttura maggiore resistenza in caso di eventi sismici. Comprese nei lavori anche opere di mitigazione ambientale, già avviate e in parte completata, fra cui il rivestimento delle scarpate dei rilevati con terreno vegetale e il rinverdimento con idrosemina, la messa a dimora di essenze arboree e arbustive autoctone al piede delle nuove scarpate e il rivestimento in mattoni dei muri in calcestruzzo.

MODALITÀ DI ESECUZIONE Un cantiere complesso per l' interferenza dei lavori con il traffico ferroviario. Per ridurre le ripercussioni sulla circolazione dei treni molte attività si sono svolte in orario notturno e nei fine settimana. In particolare sono state utilizzati tre week end per la demolizione del vecchio cavalcaferrovia, uno per il varo del nuovo ponte e venti per interventi di completamento. Fra le numerose attrezzature da cantiere impiegate, anche speciali macchine per il taglio laser o plasma, utilizzate per realizzare le varie parti del ponte. La durata dei lavori - 280 giorni - ha risentito della sospensione di circa due mesi delle attività - fra marzo e maggio 2020 - e di un rallentamento delle forniture del materiale necessario, situazioni entrambe causate dal lockdown imposto dall' emergenza sanitaria L' area

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there's a navigation bar with the FerPress logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIA, FERROVIA LOCALE E FERROVIA'. Below this, there are several news snippets and advertisements. One prominent snippet is titled 'Ravenna: domani apre al pubblico Teodorico, il nuovo ponte cavalcaferrovia realizzato da RFI'. To the right, there are ads for 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIA', 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIA', and 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIA'. The page layout is clean and professional, typical of a news website.

interessata dalla realizzazione dei lavori in oggetto si colloca in una zona della città immediatamente extramuraria, a ridosso della linea nord-est



FerPress

Ravenna

della struttura difensiva di epoca tardo antica (V secolo) poi ristrutturata e caratterizzata dalla realizzazione della Rocca Brancaleone (XV secolo). Per questo le attività di scavo sono avvenute con la presenza di un archeologo.

Porti: Prg Carrara a centro incontro con Authority Sommariva

In sede Confindustria, con le imprese portuali

(ANSA) - CARRARA (MASSA CARRARA), 25 MAR - Il piano regolatore del **porto** di Carrara (Massa Carrara) è stato al centro di un partecipato incontro svoltosi tra le aziende portuali ed il neo presidente dell' Autorità del Mar Ligure orientale **Porto** di La **Spezia** e Marina di Carrara Mario Sommariva, nella sede di Confindustria. Aprendo l' incontro, spiega una nota, il presidente della Confindustria Livorno Massa Carrara Piero Neri, ha sottolineato l' esigenza di procedere speditamente verso la definizione del nuovo piano regolatore che, tra l' altro, rappresenta uno dei motori di sviluppo all' interno dell' Accordo di programma. "Occorre accelerare e dare concretezza - ha sostenuto il Presidente Neri - all' accordo del gennaio 2018 tra Authority, Regione e Comune di Carrara, per lo sviluppo del water front e recuperare il tempo assorbito dalla crisi generata dalla pandemia. Le aspettative degli imprenditori del **porto** di Carrara sono puntate alla valorizzazione dei rispettivi investimenti nel quadro della reindustrializzazione della costa toscana". Sommariva ha confermato la propria determinazione nel velocizzare le procedure per l' adozione del nuovo Prg del **porto**, ricordando che non appena insediato ha provveduto all' affidamento dell' incarico per l' elaborazione della procedura paesaggistica. "Per il consolidamento e lo sviluppo condiviso del **porto** di Carrara - ha detto - dobbiamo dotarci di un PRG moderno, poiché quello vigente è notevolmente datato risalendo a 40 anni orsono". Nel corso del meeting è stato sottolineata la necessità di coniugare le attività, industriali, cantieristiche, commerciali, turistiche e crocieristiche, avendo particolare attenzione alla sostenibilità ambientale e paesaggistica. "Avere nello stesso **porto** - ha aggiunto Sommariva - una pluralità così ricca di attività rappresenta un valore che costituisce un asset per tutto il territorio, ed anche per questo dovremo abbreviare il più possibile i tempi di riassetto urbanistico e funzionale del nostro **porto**". (ANSA).



Prp Carrara: summit fra Neri e Sommariva

Redazione

CARRARA Il Piano regolatore del porto di Marina di Carrara è stato l'argomento centrale del partecipato incontro svoltosi in Confindustria tra le aziende portuali ed il neo presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale Mario Sommariva. Aprendo l'incontro, il presidente della Confindustria Livorno Massa Carrara, Piero Neri, ha sottolineato l'esigenza di procedere speditamente verso la definizione del nuovo Piano regolatore che, tra l'altro, rappresenta uno dei motori di sviluppo all'interno dell'Accordo di programma. Occorre accelerare e dare concretezza- ha sostenuto il presidente Neri all'accordo del Gennaio 2018 tra Authority, Regione e Comune di Carrara, per lo sviluppo del waterfront e recuperare il tempo assorbito dalla crisi generata dalla pandemia. Le aspettative degli imprenditori del porto di Carrara sono puntate alla valorizzazione dei rispettivi investimenti nel quadro della reindustrializzazione della costa toscana. Il presidente dell'AdSp Mario Sommariva ha confermato la propria determinazione nel velocizzare le procedure per l'adozione del nuovo PRG del Porto, ricordando che non appena insediato ha provveduto all'affidamento dell'incarico per l'elaborazione della procedura paesaggistica. Ha infatti dichiarato Sommariva: Per il consolidamento e lo sviluppo condiviso del porto di Carrara dobbiamo dotarci di un Prg moderno, poiché quello vigente è notevolmente datato risalendo a 40 anni orsono. Nel corso del meeting è stato sottolineata la necessità di coniugare le attività, industriali, cantieristiche, commerciali, turistiche e crocieristiche, avendo particolare attenzione alla sostenibilità ambientale e paesaggistica. Avere nello stesso porto ha proseguito il presidente dell'AdSp una pluralità così ricca di attività rappresenta un valore che costituisce un asset per tutto il territorio, ed anche per questo dovremo abbreviare il più possibile i tempi di riassetto urbanistico e funzionale del nostro porto. Il presidente della Delegazione di Confindustria Livorno Massa Carrara Matteo Venturi ha sottolineato come nel porto di Carrara si concentrino investimenti ed attività provenienti dalla grande industria, dal marmo, dalla cantieristica, che costituiscono un modello integrato di sviluppo da salvaguardare e sviluppare. A conclusione dell'incontro Piero Neri, consegnando il crest della Confindustria al presidente Sommariva, ha auspicato che prosegua con l'AdSp un intenso dialogo istituzionale, assicurando ampia collaborazione nello spirito del Patto di Alleanza del Territorio, rinnovato all'inizio del proprio mandato anche con il Comune di Carrara.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Economia del Mare / 2

Confindustria sollecita la definizione del nuovo Piano regolatore

R.C.

Carrara. La portualità al centro delle prospettive di sviluppo del territorio. E il prossimo Piano Regolatore del Porto è stato l' argomento centrale dell' incontro che si è svolto ieri mattina nella sede di Confindustria tra le aziende portuali ed il neo Presidente dell' **Autorità Portuale** di **Sistema**, Mario Sommariva. Come si spiega in una nota, ha aperto l' incontro il presidente della Confindustria Livorno Massa-Carrara, il cavaliere del lavoro dottor Piero Neri, il quale ha sottolineato l' esigenza di procedere speditamente verso la definizione del nuovo Piano Regolatore che, tra l' altro, rappresenta uno dei motori di sviluppo all' interno dell' Accordo di programma. «Occorre accelerare e dare concretezza- ha sostenuto il presidente Neri - all' accordo del gennaio 2018 tra Authority, Regione e Comune di Carrara, per lo sviluppo del water front e recuperare il tempo assorbito dalla crisi generata dalla pandemia. Le aspettative degli imprenditori del porto di Carrara sono puntate alla valorizzazione dei rispettivi investimenti nel quadro della reindustrializzazione della costa toscana». Il presidente dell' Authority Mario Sommariva ha confermato la propria determinazione nel velocizzare le procedure per l' adozione del nuovo Piano regolatore del Porto, ricordando che non appena insediato ha provveduto all' affidamento dell' incarico per l' elaborazione della procedura paesaggistica. Ha infatti dichiarato il Presidente Sommariva: «Per il consolidamento e lo sviluppo condiviso del Porto di Carrara dobbiamo dotarci di un Prg moderno, poiché quello vigente è notevolmente datato risalendo a 40 anni orsono». Nel corso del meeting - si aggiunge - è stata sottolineata la necessità di coniugare le attività industriali, cantieristiche, commerciali, turistiche e crocieristiche, avendo particolare attenzione alla sostenibilità ambientale e paesaggistica. «Avere nello stesso porto - ha proseguito il presidente Sommariva - una pluralità così ricca di attività rappresenta un valore che costituisce un asset per tutto il territorio, ed anche per questo dovremo abbreviare il più possibile i tempi di riassetto urbanistico e funzionale del nostro porto». Il presidente della Delegazione di Confindustria Livorno Massa Carrara Matteo Venturi ha sottolineato da parte sua come nel porto di Carrara si concentrino investimenti ed attività provenienti dalla grande industria, dal marmo, dalla cantieristica, che costituiscono un modello integrato di sviluppo da salvaguardare e sviluppare. A conclusione dell' incontro il presidente Piero Neri, consegnando il crest della Confindustria al Presidente Sommariva, ha auspicato che prosegua con l' Authority un intenso dialogo istituzionale, assicurando ampia collaborazione nello spirito del "Patto di Alleanza del Territorio", rinnovato all' inizio del proprio mandato anche con il Comune di Carrara. R.C. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Lunedì

Il presidente illustrerà le linee guida del futuro scalo

M.B.

Carrara. È stata Confindustria a promuovere l'incontro di cui parliamo a fianco, l'occasione per mettere allo stesso tavolo tutti gli operatori interessati allo sviluppo del porto e delle infrastrutture ad esso collegate, dagli spedizionieri ai rappresentanti della cantieristica ai gestori dei terminal e altri. Un'iniziativa per conoscere il nuovo presidente dell'**Autorità di sistema** ma anche per fare il punto sui temi chiave dello sviluppo portuale, anche rispetto ad elementi determinanti come erosione e ripascimento. Il presidente Sommariva a quanto emerge ha fornito alcune anticipazioni su quelle che saranno le linee di indirizzo dell'**Autorità**, linee che saranno poi esplicitate lunedì in una conferenza stampa già convocata proprio per sviscerare il futuro Piano regolatore del porto di Marina di Carrara. M.B. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Grendi cresce, una nuova linea tra Marina di Carrara e il porto di Olbia

Sarà trisettimanale, ieri la prima partenza: si aggiunge ai cinque collegamenti alla settimana già esistenti con Cagliari

M.B.

Carrara. Nuovo traffico per il **porto** di **Marina** di **Carrara**, grazie al Gruppo Grendi, operatore storico di logistica e trasporti via mare e via terra: da ieri è infatti stato attivato il collegamento **Marina** di **Carrara**-Olbia, portando così a otto i collegamenti settimanali con la Sardegna. La nuova linea merci con il nord della Sardegna - è trisettimanale - e come si spiega in una nota, si aggiunge ai collegamenti con Cagliari (cinque) dove il Gruppo gestisce un hub per lo smistamento dei prodotti di importanti brand tra cui Barilla, Lavazza, Arcaplanet, Benetton, Ovs, Unieuro solo per citarne alcuni.

In piena emergenza Covid il Gruppo Grendi ha portato avanti la sua strategia di crescita sull' isola che ha visto investimenti anche in un centro distribuzione merci a Olbia, in aggiunta a quelli di Cagliari e Sassari. Inoltre, in termini di occupazione sono circa 250 i collaboratori diretti e dell' indotto impiegati in Sardegna. Un numero destinato a crescere con l' aumento programmato delle attività.

«La pandemia ha dimostrato la rilevanza della logistica nella catena di distribuzione di valore della nostra economia - afferma Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi spa - Ottimizzare le attività di trasferimento delle merci in modo da ridurre costi e impatto ambientale oggi è un percorso obbligato. Il nostro sistema di logistica sostenibile punta da tempo sull' utilizzo di unità di carico e modalità di carico della nave che unite allo sviluppo di percorsi intermodali offrono ai clienti un risparmio rilevante di emissioni per tonnellata trasportata. Con questa logica abbiamo investito sia sull' aumento dei collegamenti con il sud dell' isola che sullo scalo a Olbia e su una seconda nave con maggiore capacità di carico e potenza, per continuare a crescere insieme al territorio in cui operiamo».

Il Gruppo Grendi sottolinea che il 2020 ha dato un riscontro positivo alle scelte del gruppo con un incremento del traffico Ro-Ro tra **Marina** di **Carrara** e la Sardegna di oltre il 17%.

E si aggiunge: «Per Grendi, alle condizioni attuali, i viaggi diretti nel Nord della Sardegna e provenienti dal Continente sono il 20% dei trasporti totali. Puntiamo a far crescere questi volumi: con la nuova linea che arriva ad Olbia il carico di merci arriva più vicino alla destinazione finale e limita quindi il trasporto su gomma, con indubbi vantaggi sul traffico interno all' isola. Sulla base dei nostri calcoli, la nuova linea permette di risparmiare, solo per il traffico Grendi, ben 500.000 km all' anno per lo spostamento delle merci tra nord e sud dell' isola. Risparmiare questi chilometri vuol dire ridurre significativamente i costi di esternalità legati al traffico, all' incidentalità ed ovviamente alle emissioni di gas clima alteranti con un risparmio stimato di 500 tonnellate all' anno di Co2 equivalente. Un piccolo contributo alla sostenibilità della Sardegna che ci impegniamo a far crescere nel tempo», commenta Costanza Musso, amministratore delegato di M.A.

Il Gruppo Grendi, una impresa familiare storica operativa dal 1828 offre oggi tre servizi: trasporti completi per la Sardegna soprattutto con container; collettame Sud Italia con più filiali e inserimento in importanti network di distribuzione e, nello specifico per il nostro **porto**, linee marittime con la Sardegna: da **Marina** di **Carrara** a Cagliari con navi solo merci con terminal portuali, di 50mila metri quadrati ciascuno, privati e custoditi sia a **Marina** di **Carrara** che



a Cagliari. E, da ieri, da **Marina di Carrara** come detto c'è un collegamento trisettimanale anche con Olbia.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Il Gruppo nel 2020 ha fatturato 56 milioni di euro, ha 126 dipendenti diretti, che con l' indotto diventano circa 400.

M.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Gruppo Grendi, nuovo collegamento marittimo e terrestre Marina di Carrara-Olbia

CAGLIARI Il Gruppo Grendi ha annunciato l'avvio, oggi, del nuovo collegamento marittimo e terrestre Marina di Carrara-Olbia. Si tratta della nuova linea merci tra il porto toscano e il nord della Sardegna con il quale, in aggiunta ai servizi già operativi con Cagliari, salgono ad otto i collegamenti settimanali con la Sardegna. A Cagliari il Gruppo gestisce un hub per lo smistamento in Sardegna di prodotti di importanti brand tra cui Barilla, Lavazza, Arcaplanet Benetton, OVS, Unieuro solo per citarne alcuni. In piena emergenza Covid il Gruppo Grendi ha portato avanti la sua strategia di crescita sull'isola che ha visto investimenti anche in un centro distribuzione merci a Olbia, in aggiunta a quelli di Cagliari e Sassari. Inoltre, in termini di occupazione sono circa 250 i collaboratori diretti e dell'indotto impiegati in Sardegna. Un numero destinato a crescere con l'aumento programmato delle attività. La pandemia ha dimostrato la rilevanza della logistica nella catena di distribuzione di valore della nostra economia- afferma Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi SpA - Ottimizzare le attività di trasferimento delle merci in modo da ridurre costi e impatto ambientale oggi è un percorso obbligato. Il nostro sistema di logistica sostenibile punta da tempo sull'utilizzo di unità di carico e modalità di carico della nave che unite allo sviluppo di percorsi intermodali offrono ai clienti un risparmio rilevante di emissioni per tonnellata trasportata. Con questa logica abbiamo investito sia sull'aumento dei collegamenti con il sud dell'isola che sullo scalo a Olbia e su una seconda nave con maggiore capacità di carico e potenza, per continuare a crescere insieme al territorio in cui operiamo. Il Gruppo Grendi fornisce a tutti gli operatori sulla Sardegna un servizio marittimo organizzato sulla base delle esigenze dei trasportatori e della merce, sia in termini di orari che di flessibilità operativa. Il 2020 ha dato un riscontro positivo alle scelte del gruppo con un incremento del traffico Ro-Ro tra Marina di Carrara e la Sardegna di oltre il 17%. Costanza Musso, amministratore delegato di M.A. Grendi dal 1828 ha dichiarato: Per Grendi, alle condizioni attuali, i viaggi diretti nel Nord della Sardegna e provenienti dal Continente sono il 20% dei trasporti totali. Puntiamo a far crescere questi volumi: con la nuova linea che arriva ad Olbia il carico di merci arriva più vicino alla destinazione finale e limita quindi il trasporto su gomma, con indubbi vantaggi sul traffico interno all'isola. Sulla base dei nostri calcoli, la nuova linea permette di risparmiare, solo per il traffico Grendi, ben 500.000 km all'anno per lo spostamento delle merci tra nord e sud dell'isola. Risparmiare questi chilometri vuol dire ridurre significativamente i costi di esternalità legati al traffico, all'incidentalità ed ovviamente alle emissioni di gas clima alteranti con un risparmio stimato di 500 tonnellate all'anno di CO2 equivalente. Un piccolo contributo alla sostenibilità della Sardegna che ci impegniamo a far crescere nel tempo



Grendi, via al collegamento tra Marina di Carrara e Olbia

Carrara Il Gruppo Grendi, operatore storico di logistica e trasporti via mare e via terra, da oggi attiva il collegamento Marina di Carrara-Olbia, portando così a otto i collegamenti settimanali con la Sardegna. Lo annuncia la compagnia in una nota. La nuova linea merci con il Nord della Sardegna si aggiunge ai collegamenti con Cagliari dove il gruppo gestisce un hub per lo smistamento dei prodotti di importanti brand tra cui Barilla, Lavazza, Arcaplanet Benetton, OVS, Unieuro solo per citarne alcuni. In piena emergenza Covid il Gruppo Grendi ha portato avanti la sua strategia di crescita sull'isola che ha visto investimenti anche in un centro distribuzione merci a Olbia, in aggiunta a quelli di Cagliari e Sassari. Inoltre, in termini di occupazione sono circa 250 i collaboratori diretti e dell'indotto impiegati in Sardegna. Un numero destinato a crescere con l'aumento programmato delle attività. La pandemia ha dimostrato la rilevanza della logistica nella catena di distribuzione di valore della nostra economia- afferma Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi SpA Ottimizzare le attività di trasferimento delle merci in modo da ridurre costi e impatto ambientale oggi è un percorso obbligato. Il nostro sistema di logistica sostenibile punta da tempo sull'utilizzo di unità di carico e modalità di carico della nave che unite allo sviluppo di percorsi intermodali offrono ai clienti un risparmio rilevante di emissioni per tonnellata trasportata. Con questa logica abbiamo investito sia sull'aumento dei collegamenti con il sud dell'isola che sullo scalo a Olbia e su una seconda nave con maggiore capacità di carico e potenza, per continuare a crescere insieme al territorio in cui operiamo.



Shipping Italy

Marina di Carrara

Attivata la nuova linea di Grendi fra Marina di Carrara e Olbia

Il Gruppo Grendi da oggi attiva la linea di trasporto marittima Marina di Carrara Olbia portando così a otto i collegamenti settimanali con la Sardegna. La nuova linea merci con il nord della Sardegna si aggiunge ai collegamenti con Cagliari dove il gruppo gestisce un hub per lo smistamento dei prodotti di importanti brand tra cui Barilla, Lavazza, Arcaplanet Benetton, Ovs e Unieuro fra gli altri. Una nota dell'azienda spiega che in piena emergenza Covid il Gruppo Grendi ha portato avanti la sua strategia di crescita sull'isola che ha visto investimenti anche in un centro distribuzione merci a Olbia, in aggiunta a quelli di Cagliari e Sassari. Da fine febbraio, infatti, l'AdSP del Mare di Sardegna aveva dato il proprio ok alla richiesta di concessione della società presso il Molo Cocciani dello scalo sardo. Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi, ha detto: La pandemia ha dimostrato la rilevanza della logistica nella catena di distribuzione di valore della nostra economia. Ottimizzare le attività di trasferimento delle merci in modo da ridurre costi e impatto ambientale oggi è un percorso obbligato. Il nostro sistema di logistica sostenibile punta da tempo sull'utilizzo di unità di carico e modalità di carico della nave che, unite allo sviluppo di percorsi intermodali, offrono ai clienti un risparmio rilevante di emissioni per tonnellata trasportata. Con questa logica abbiamo investito sia sull'aumento dei collegamenti con il sud dell'isola che sullo scalo a Olbia e su una seconda nave con maggiore capacità di carico e potenza, per continuare a crescere insieme al territorio in cui operiamo. Il Gruppo Grendi fornisce a tutti gli operatori sulla Sardegna un servizio marittimo organizzato sulla base delle esigenze dei trasportatori e della merce, sia in termini di orari che di flessibilità operativa. Il 2020 ha dato un riscontro positivo alle scelte del gruppo con un incremento del traffico ro-ro tra Marina di Carrara e la Sardegna di oltre il 17%. Per Grendi, alle condizioni attuali, i viaggi diretti nel nord della Sardegna e provenienti dal continente sono il 20% dei trasporti totali. Puntiamo a far crescere questi volumi: con la nuova linea che arriva ad Olbia il carico di merci arriva più vicino alla destinazione finale e limita quindi il trasporto su gomma, con indubbi vantaggi sul traffico interno all'isola ha commentato Costanza Musso, amministratore delegato di M.A. Grendi dal 1828. Sulla base dei nostri calcoli, la nuova linea permette di risparmiare, solo per il traffico Grendi, ben 500.000 km all'anno per lo spostamento delle merci tra nord e sud dell'isola. Risparmiare questi chilometri vuol dire ridurre significativamente i costi di externalità legati al traffico, all'incidentalità ed ovviamente alle emissioni di gas clima alteranti con un risparmio stimato di 500 tonnellate all'anno di CO2 equivalente. Un piccolo contributo alla sostenibilità della Sardegna che ci impegniamo a far crescere nel tempo.



Il Tirreno

Livorno

porto

Microtunnel, fatta la prima fase A novembre il passaggio all' Eni

Obiettivo l' allargamento del canale di accesso. Dopo il lunghissimo intoppo per il flop di un pozzo le iniezioni di cemento hanno consolidato il sottosuolo

LIVORNO. Gli occhi di tutti sono puntati sulla Darsena Europa ma in realtà è il microtunnel che deve dare una mano al **porto di Livorno** ad affrontare la transizione fin quando l' espansione del **porto** a mare sarà pronta. Avrebbe dovuto esser pronto già da un pezzo ma un pozzo ha fatto cilecca ed è finito dentro un braccio di ferro fra Authority e ditte appaltatrici: proprio mentre l' istituzione di Palazzo Rosciano era investita dal ciclone giudiziario dell' inchiesta choc sulle concessioni, difficile dunque immaginare di arrivare a una transazione fra le parti.

Nel novembre di quattro anni fa l' allora presidente Stefano Corsini pronosticava che «Nel 2019 avremo i tubi Eni spostati nel microtunnel».

Era da pochi mesi alla guida dei porti di **Livorno** e Piombino, aveva ereditato il progetto dalla gestione precedente: figurarsi che era andato a vederlo di persona come prima uscita senza ancora essersi messo seduto sulla "poltronissima" di numero uno dell' Authority. Agli inizi di dicembre, prima di lasciare l' incarico, Corsini ce l' aveva fatta a sbloccare il lunghissimo impasse e a veder ripartire.

Adesso i lavori sono a buon punto: praticamente concluse le iniezioni di cemento utilizzando la metodologia del jet grouting, una miscela cementizia sparata ad alta pressione per ottenere il consolidamento di un sottosuolo che ha manifestato molti problemi di tenuta idraulica (tant' è vero che il pozzo si allagava e risultava dunque inagibile).

Data per fatta questa fase, secondo quanto viene riferito dai tecnici di Palazzo Civico - dove ora è arrivato Luciano Guerrieri come presidente - c' è adesso da; 1) fare i carotaggi di verifica per saggiare l' efficacia del lavoro fatto fin qui; 2) mettere i tiranti d' acciaio a una profondità di 55 metri per avere la garanzia che il tappo messo al pozzo regga la spinta dell' acqua dal basso.

E a quel punto? Il cantiere - che ha l' ingegner Matteo Baroni come direttore dei lavori - dovrà far "maturare" il cemento iniettato per una sessantina di giorni e nel frattempo occuparsi di tutta una serie di opere propedeutiche.

La fase successiva è quella dello scavo orizzontale a meno 28 metri: i tecnici parlano di un mese di tempo. Insomma, al tirar delle somme, compresa la realizzazione di una platea di fondo, da Palazzo Rosciano viene indicato come probabile data di ultimazione dei lavori per il microtunnel attorno a settembre-ottobre con la consegna a novembre.

In effetti, la realizzazione del microtunnel è solo il primo round: la realizzazione di questa galleria che sottoattraversa il canale d' accesso al "cuore" del **porto** serve perché l' Eni vi collochi le proprie condutture e poi rimuova quelle attualmente in servizio. Tutto questo serve per dar modo, una volta sfilati i tubi della raffineria, di rosicchiare qualche metro - circa una ventina - dal lato della sponda nord del canale così da arrivare a una larghezza di 120 metri.

--Mauro Zucchelli© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti Tirreno Settentrionale, Guerrieri: "Dogane interlocutore fondamentale"

Il presidente dell'**AdSP** del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, affiancato da Segretario generale Massimo Provinciali, ha incontrato oggi pomeriggio a Palazzo Rosciano il direttore interregionale dell'Agenzia delle Dogane per la Toscana, la Sardegna e l'Umbria, Roberto Chiara, accompagnato dai responsabili degli Uffici di Livorno. "L'incontro è stato fruttuoso - ha dichiarato Guerrieri - ho rinnovato al direttore Chiara la disponibilità dell'Ente ad assicurare un confronto costante e coordinato in ordine alla individuazione delle soluzioni tecniche e procedurali che consentano di favorire una sempre crescente competitività nel sistema portuale e logistico del nostro territorio". Durante la riunione, Guerrieri e Chiara si sono confrontati su una molteplicità di temi discendenti dal protocollo d'intesa sottoscritto già nell'ottobre scorso, con particolare riferimento alla digitalizzazione delle procedure e alle potenzialità che le Zone Logistiche Semplificate rappresentano per il territorio. "Considero le Dogane un interlocutore fondamentale ai fini del corretto esercizio delle funzioni istituzionali che la legge 84/94 riserva alle **AdSP**: lo sviluppo dei traffici e dell'occupazione non possono prescindere dalla necessaria collaborazione che l'Ente di Governo dei porti di Livorno e Piombino deve poter attivare con questa importante Istituzione e ringrazio fin da ora il dott. Chiara per la disponibilità a una collaborazione sicuramente duratura e proficua".



Porto, un progetto di formazione per i giovani

L' ACCORDO L' **Autorità** di **sistema portuale** di Civitavecchia continua a puntare sulla formazione delle giovani leve per lo sviluppo futuro dello scalo. Ieri infatti il presidente di Molo Vespucci Pino Musolino e il direttore della Escola Europea di Short Shipping, Eduard Rodés, hanno siglato il protocollo d' intesa, della durata di tre anni, per lo sviluppo del progetto Formati al Porto per la formazione continua degli studenti per logistica e trasporto intermodale sostenibile. La conferma della collaborazione arriva in concomitanza con il completamento della prima edizione insieme agli studenti dell' Università degli Studi della Tuscia e ai maggiori attori della comunità logistico-**portuale**. Il progetto, destinato agli studenti delle scuole superiori e delle università che al termine di questo percorso avranno agevolazioni nel mondo del lavoro, ha come obiettivo principale promuovere la conoscenza delle professioni del mare e della logistica attraverso corsi innovativi legati all' attività **portuale** e al trasporto intermodale con un' attenzione particolare alla logistica sostenibile.

«L' AdSP, insieme alla Escola Europea e agli altri partner del progetto sottolinea Musolino - è consapevole della necessità di gettare le basi per una nuova economia che, mettendo al centro il cosiddetto capitale umano, sia più inclusiva, digitale e sostenibile. Oggi più che mai dobbiamo puntare su formazione e competenze specifiche per affrontare i cambiamenti e le sfide che ci attendono in un mondo in continua trasformazione, quale è quello dello shipping e della logistica. Il rinnovo dell' accordo con la Escola Europea è la dimostrazione tangibile, e non la sola, di come l' ente sia in prima linea per sostenere progetti di alta formazione grazie ai quali gli studenti potranno acquisire conoscenze non solo teoriche, ma anche pratiche, che li porteranno a lavorare al servizio di aziende e operatori internazionali e del territorio».

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Formati in porto, il progetto continua

Conferma che arriva in concomitanza con la fine della prima edizione

L'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale ha rinnovato l'accordo di collaborazione con la Escola europea de short sea shipping per il progetto Formati al porto. Il presidente dell'Authority, Pino Musolino, e il direttore della Escola Europea, Eduard Rodés, hanno siglato il protocollo d'intesa della durata di tre anni. La conferma della collaborazione arriva in concomitanza con il completamento della prima edizione del 2021 insieme agli studenti dell'Università degli studi della Tuscia e ai maggiori attori della comunità logistico-portuale. Il progetto, destinato agli studenti delle scuole superiori, dell'Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile G. Caboto e delle università, ha come obiettivo principale quello di promuovere la conoscenza delle professioni del mare e della logistica.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

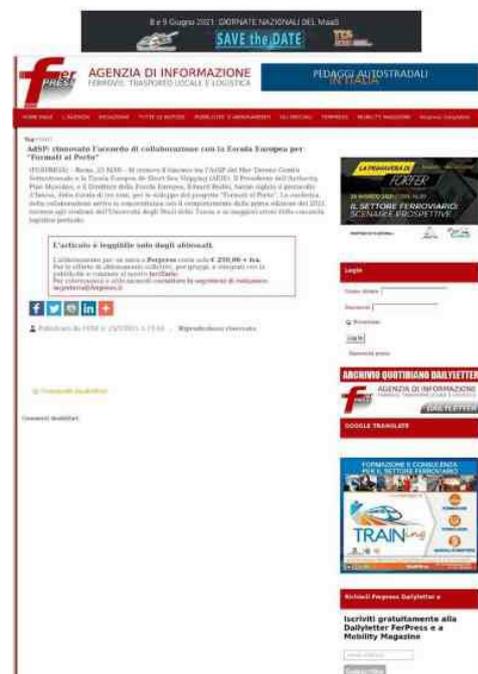
"Formati al porto", rinnovata la collaborazione tra Adsp e Escola Europea

CIVITAVECCHIA - Promuovere la conoscenza delle professioni del mare e della logistica attraverso corsi innovativi legati all'attività portuale e al trasporto intermodale con un'attenzione particolare alla logistica sostenibile. È questo l'obiettivo principale del progetto "Formati al porto" che, per altri tre anni, vedrà la collaborazione tra **AdSP** del Mar Tirreno Centro Settentrionale e la Escola Europea de Short Sea Shipping (AEIE). Il presidente dell'**Authority**, Pino Musolino, e il direttore della Escola Europea, Eduard Rodés, hanno infatti siglato il protocollo d'Intesa per lo sviluppo del progetto destinato agli studenti delle scuole superiori, dell'Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile "G. Caboto" e delle università. "L' **AdSP**, insieme alla Escola Europea e agli altri partner del progetto - sottolinea Musolino - è consapevole della necessità di gettare le basi per una nuova economia che, mettendo al centro il cosiddetto capitale umano, sia più inclusiva, digitale e sostenibile. Oggi più che mai dobbiamo puntare su formazione e competenze specifiche per affrontare i cambiamenti e le sfide che ci attendono in un mondo in continua trasformazione, quale è quello dello shipping e della logistica. Il rinnovo odierno dell'accordo con la Escola Europea è la dimostrazione tangibile, e non la sola, di come l'ente sia in prima linea per sostenere progetti di alta formazione grazie ai quali gli studenti potranno acquisire conoscenze non solo teoriche, ma anche pratiche, che li porteranno a lavorare al servizio di aziende e operatori internazionali e del territorio". Il Direttore dell'Escola Europea, Eduard Rodés, esprime così la sua soddisfazione: "Il rinnovo del protocollo, soprattutto in questo momento storico, ci riempie di orgoglio e rappresenta per noi un riconoscimento effettivo per quanto realizzato riguardo alla formazione continua. Il nostro obiettivo è quello di avvicinare gli studenti ai mestieri legati al trasporto intermodale e alla logistica sostenibile, dando l'opportunità di conoscere direttamente tutte queste attività fondamentali grazie alle visite guidate nei principali terminal e agli esperti del settore che partecipano attivamente a tale iniziativa. Vorrei ringraziare il Presidente Musolino che crede fortemente nella formazione e tutte le persone che, insieme, costituiscono la magnifica comunità logistico portuale di Civitavecchia".



AdSP: rinnovato l' accordo di collaborazione con la Escola Europea per "Formati al Porto"

(FERPRESS) Civitavecchia, 25 MAR Si rinnova il binomio tra l'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale e la Escola Europea de Short Sea Shipping (AEIE). Il Presidente dell'Authority, Pino Musolino, e il Direttore della Escola Europea, Eduard Rodés, hanno siglato il protocollo d'Intesa, della durata di tre anni, per lo sviluppo del progetto Formati al Porto. La conferma della collaborazione arriva in concomitanza con il completamento della prima edizione del 2021 insieme agli studenti dell'Università degli Studi della Tuscia e ai maggiori attori della comunità logistico-portuale. Il progetto, destinato agli studenti delle scuole superiori, dell'Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile G. Caboto e delle università, ha come obiettivo principale quello di promuovere la conoscenza delle professioni del mare e della logistica attraverso corsi innovativi legati all'attività portuale e al trasporto intermodale con un'attenzione particolare alla logistica sostenibile. L'AdSP, insieme alla Escola Europea e agli altri partner del progetto sottolinea Musolino è consapevole della necessità di gettare le basi per una nuova economia che, mettendo al centro il cosiddetto capitale umano, sia più inclusiva, digitale e sostenibile. Oggi più che mai dobbiamo puntare su formazione e competenze specifiche per affrontare i cambiamenti e le sfide che ci attendono in un mondo in continua trasformazione, quale è quello dello shipping e della logistica. Il rinnovo odierno dell'accordo con la Escola Europea è la dimostrazione tangibile, e non la sola, di come l'ente sia in prima linea per sostenere progetti di alta formazione grazie ai quali gli studenti potranno acquisire conoscenze non solo teoriche, ma anche pratiche, che li porteranno a lavorare al servizio di aziende e operatori internazionali e del territorio. Il Direttore dell'Escola Europea, Eduard Rodés, esprime così la sua soddisfazione: Il rinnovo del protocollo, soprattutto in questo momento storico, ci riempie di orgoglio e rappresenta per noi un riconoscimento effettivo per quanto realizzato riguardo alla formazione continua. Il nostro obiettivo è quello di avvicinare gli studenti ai mestieri legati al trasporto intermodale e alla logistica sostenibile, dando l'opportunità di conoscere direttamente tutte queste attività fondamentali grazie alle visite guidate nei principali terminal e agli esperti del settore che partecipano attivamente a tale iniziativa. Vorrei ringraziare il Presidente Musolino che crede fortemente nella formazione e tutte le persone che, insieme, costituiscono la magnifica comunità logistico portuale di Civitavecchia.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La Fondazione Ca.Ri.Civ. apre le porte all'Autorità di sistema portuale

Proseguono gli incontri istituzionali del presidente dell'Adsp Pino Musolino che, nei giorni scorsi, insieme al segretario generale dell'ente Paolo Riso è stato ricevuto nella sede della Fondazione Ca.Ri.Civ. dal presidente Gabriella Sarracco, il vicepresidente della Fondazione Cariciv Valentino Carluccio e il direttore generale Andrea Bargiacchi. Un incontro fruttuoso nel corso del quale sono stati affrontati diversi temi. «Con grande piacere abbiamo accolto il presidente Musolino e il Segretario Generale Riso nella nostra storica sede - ha commentato Sarracco - con piacere abbiamo registrato una grande volontà da parte dei nuovi vertici dell'Authority di dare rilancio a tutto il territorio lavorando in sinergia con enti ed istituzioni. Da parte nostra piena di disponibilità a realizzare progetti comuni in grado di rilanciare il territorio colpito da questa gravissima crisi sanitaria, sociale ed economica».



Civitavecchia rinnova accordo con Escola Europea

Musolino: investiamo sul capitale umano dei giovani

Redazione

CIVITAVECCHIA Si rinnova il binomio tra l'AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale e la Escola Europea de Short Sea Shipping (AEIE). Il presidente dell'Authority, Pino Musolino, e il direttore della Escola Europea, Eduard Rodés, hanno siglato il protocollo d'Intesa, della durata di tre anni, per lo sviluppo del progetto Formati al Porto. La conferma della collaborazione arriva in concomitanza con il completamento della prima edizione del 2021 insieme agli studenti dell'Università degli Studi della Tuscia e ai maggiori attori della comunità logistico-portuale. Il progetto, destinato agli studenti delle scuole superiori, dell'Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile G. Caboto e delle università, ha come obiettivo principale quello di promuovere la conoscenza delle professioni del mare e della logistica attraverso corsi innovativi legati all'attività portuale e al trasporto intermodale con un'attenzione particolare alla logistica sostenibile. L'AdSp, insieme alla Escola Europea e agli altri partner del progetto sottolinea Musolino è consapevole della necessità di gettare le basi per una nuova economia che, mettendo al centro il cosiddetto capitale umano, sia più inclusiva, digitale e sostenibile.

Oggi più che mai dobbiamo puntare su formazione e competenze specifiche per affrontare i cambiamenti e le sfide che ci attendono in un mondo in continua trasformazione, quale è quello dello shipping e della logistica. Il rinnovo odierno dell'accordo con la Escola Europea è la dimostrazione tangibile, e non la sola, di come l'ente sia in prima linea per sostenere progetti di alta formazione grazie ai quali gli studenti potranno acquisire conoscenze non solo teoriche, ma anche pratiche, che li porteranno a lavorare al servizio di aziende e operatori internazionali e del territorio. Il direttore dell'Escola Europea, Eduard Rodés, esprime così la sua soddisfazione: Il rinnovo del protocollo, soprattutto in questo momento storico, ci riempie di orgoglio e rappresenta per noi un riconoscimento effettivo per quanto realizzato riguardo alla formazione continua. Il nostro obiettivo è quello di avvicinare gli studenti ai mestieri legati al trasporto intermodale e alla logistica sostenibile, dando l'opportunità di conoscere direttamente tutte queste attività fondamentali grazie alle visite guidate nei principali terminal e agli esperti del settore che partecipano attivamente a tale iniziativa. Vorrei ringraziare il presidente Musolino che crede fortemente nella formazione e tutte le persone che, insieme, costituiscono la magnifica comunità logistico portuale di Civitavecchia.



AdSP MTCS e Escola Europea per "Formati al Porto"

GAM EDITORI

26 marzo 2021 - Si rinnova il binomio tra l' **AdSP** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** e la Escola Europea de Short Sea Shipping (AEIE). Il Presidente dell' Authority, **Pino Musolino**, e il Direttore della Escola Europea, Eduard Rodés, hanno siglato il protocollo d' Intesa, della durata di tre anni, per lo sviluppo del progetto "Formati al Porto". La conferma della collaborazione arriva in concomitanza con il completamento della prima edizione del 2021 insieme agli studenti dell' Università degli Studi della Tuscia e ai maggiori attori della comunità logistico-portuale. Il progetto, destinato agli studenti delle scuole superiori, dell' Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile "G. Caboto" e delle università, ha come obiettivo principale quello di promuovere la conoscenza delle professioni del mare e della logistica attraverso corsi innovativi legati all' attività portuale e al trasporto intermodale con un' attenzione particolare alla logistica sostenibile. "L' **AdSP**, insieme alla Escola Europea e agli altri partner del progetto - sottolinea **Musolino** - è consapevole della necessità di gettare le basi per una nuova economia che, mettendo al **centro** il cosiddetto capitale umano, sia più inclusiva, digitale e sostenibile.

Oggi più che mai dobbiamo puntare su formazione e competenze specifiche per affrontare i cambiamenti e le sfide che ci attendono in un mondo in continua trasformazione, quale è quello dello shipping e della logistica. Il rinnovo odierno dell' accordo con la Escola Europea è la dimostrazione tangibile, e non la sola, di come l' ente sia in prima linea per sostenere progetti di alta formazione grazie ai quali gli studenti potranno acquisire conoscenze non solo teoriche, ma anche pratiche, che li porteranno a lavorare al servizio di aziende e operatori internazionali e del territorio".



Siglato accordo tra AdSP e Escola Europea per sviluppo progetto "Formati al Porto"

Al **centro** del progetto la formazione continua degli studenti per logistica e trasporto intermodale **Musolino**: "Investiamo sul capitale umano dei giovani per gettare le basi di una nuova economia più inclusiva e sostenibile" Civitavecchia, 25 marzo - Si rinnova il binomio tra l' **AdSP** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** e la Escola Europea de Short Sea Shipping (AEIE). Il Presidente dell' Authority, **Pino Musolino**, e il Direttore della Escola Europea, Eduard Rodés, hanno siglato il protocollo d' Intesa, della durata di tre anni, per lo sviluppo del progetto "Formati al Porto". La conferma della collaborazione arriva in concomitanza con il completamento della prima edizione del 2021 insieme agli studenti dell' Università degli Studi della Tuscia e ai maggiori attori della comunità logistico-portuale. Il progetto, destinato agli studenti delle scuole superiori, dell' Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile "G. Caboto" e delle università, ha come obiettivo principale quello di promuovere la conoscenza delle professioni del mare e della logistica attraverso corsi innovativi legati all' attività portuale e al trasporto intermodale con un' attenzione particolare alla logistica sostenibile. "L' **AdSP**, insieme alla Escola Europea e agli altri partner del progetto - sottolinea **Musolino** - è consapevole della necessità di gettare le basi per una nuova economia che, mettendo al **centro** il cosiddetto capitale umano, sia più inclusiva, digitale e sostenibile. Oggi più che mai dobbiamo puntare su formazione e competenze specifiche per affrontare i cambiamenti e le sfide che ci attendono in un mondo in continua trasformazione, quale è quello dello shipping e della logistica. Il rinnovo odierno dell' accordo con la Escola Europea è la dimostrazione tangibile, e non la sola, di come l' ente sia in prima linea per sostenere progetti di alta formazione grazie ai quali gli studenti potranno acquisire conoscenze non solo teoriche, ma anche pratiche, che li porteranno a lavorare al servizio di aziende e operatori internazionali e del territorio". Il Direttore dell' Escola Europea, Eduard Rodés, esprime così la sua soddisfazione: "Il rinnovo del protocollo, soprattutto in questo momento storico, ci riempie di orgoglio e rappresenta per noi un riconoscimento effettivo per quanto realizzato riguardo alla formazione continua. Il nostro obiettivo è quello di avvicinare gli studenti ai mestieri legati al trasporto intermodale e alla logistica sostenibile, dando l' opportunità di conoscere direttamente tutte queste attività fondamentali grazie alle visite guidate nei principali terminal e agli esperti del settore che partecipano attivamente a tale iniziativa. Vorrei ringraziare il Presidente **Musolino** che crede fortemente nella formazione e tutte le persone che, insieme, costituiscono la magnifica comunità logistico portuale di Civitavecchia".

The screenshot shows the Sea Reporter website with the following content:

- Header:** Sea Reporter logo and navigation menu (Home, Porti, Logistica, Shipping, Università, Turismo, Ambiente, News, Turismo, Città, Tutti i video).
- Article Title:** Siglato accordo tra AdSP e Escola Europea per sviluppo progetto "Formati al Porto"
- Text:**
 - Al centro del progetto la formazione continua degli studenti per logistica e trasporto intermodale **Musolino**: "Investiamo sul capitale umano dei giovani per gettare le basi di una nuova economia più inclusiva e sostenibile"
 - Civitavecchia, 25 marzo - Si rinnova il binomio tra l' **AdSP** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** e la Escola Europea de Short Sea Shipping (AEIE).
 - Il Presidente dell' Authority, **Pino Musolino**, e il Direttore della Escola Europea, Eduard Rodés, hanno siglato il protocollo d' Intesa, della durata di tre anni, per lo sviluppo del progetto "Formati al Porto".
 - La conferma della collaborazione arriva in concomitanza con il completamento della prima edizione del 2021 insieme agli studenti dell' Università degli Studi della Tuscia e ai maggiori attori della comunità logistico-portuale.
 - Il progetto, destinato agli studenti delle scuole superiori, dell' Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile "G. Caboto" e delle università, ha come obiettivo principale quello di promuovere la conoscenza delle professioni del mare e della logistica attraverso corsi innovativi legati all' attività portuale e al trasporto intermodale con un' attenzione particolare alla logistica sostenibile.
 - Il rinnovo odierno dell' accordo con la Escola Europea è la dimostrazione tangibile, e non la sola, di come l' ente sia in prima linea per sostenere progetti di alta formazione grazie ai quali gli studenti potranno acquisire conoscenze non solo teoriche, ma anche pratiche, che li porteranno a lavorare al servizio di aziende e operatori internazionali e del territorio".
 - Il Direttore dell' Escola Europea, Eduard Rodés, esprime così la sua soddisfazione: "Il rinnovo del protocollo, soprattutto in questo momento storico, ci riempie di orgoglio e rappresenta per noi un riconoscimento effettivo per quanto realizzato riguardo alla formazione continua. Il nostro obiettivo è quello di avvicinare gli studenti ai mestieri legati al trasporto intermodale e alla logistica sostenibile, dando l' opportunità di conoscere direttamente tutte queste attività fondamentali grazie alle visite guidate nei principali terminal e agli esperti del settore che partecipano attivamente a tale iniziativa. Vorrei ringraziare il Presidente **Musolino** che crede fortemente nella formazione e tutte le persone che, insieme, costituiscono la magnifica comunità logistico portuale di Civitavecchia".
- Footer:** Sea Reporter logo and date: 25 marzo 2021.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

I sigilli alla struttura temporanea erano stati apposti a inizio mese: ieri pomeriggio la consegna all'Authority

Dissequestrato il terminal alla banchina 25

Nel frattempo va avanti il lavoro di Molo Vespucci per risolvere l'annosa vicenda

Il Gip del tribunale di Civitavecchia ha accolto l'istanza formulata dall'Adsp disponendo il dissequestro del terminal temporaneo di Rct alla banchina 25, posto sotto sequestro preventivo dalla Capitaneria ad inizio mese, nell'ambito di un'indagine per occupazione abusiva di area demaniale. Al centro dell'inchiesta l'utilizzo della banchina commerciale da parte del terminalista crocieristico, anche dopo i termini originariamente previsti nella concessione del 2005 e successivamente prorogati in considerazione del significativo trend di crescita del traffico crocieristico, con Rct che avrebbe dovuto smontare il suo terminal provvisorio alla 25 una volta conclusa la realizzazione del grande terminal Amerigo Vespucci. Una carenza di titolo, quella riscontrata dagli inquirenti, che affonda le radici negli anni e che riguarda di fatto la banchina più importante del porto, la 25, nata come commerciale ma che di fatto negli anni ha consentito l'ormeggio di grandi navi da crociera, soprattutto nei giorni di maggior traffico. La stessa Capitaneria ieri pomeriggio ha quindi eseguito il dissequestro, con la contestuale consegna della struttura all'Authority che nel frattempo sta lavorando da mesi per cercare di risolvere le criticità. Il presidente Pino Musolino ed il segretario generale Paolo Riso infatti si erano già messi al lavoro, prima dell'intervenuto sequestro, per trovare una soluzione a questa annosa questione, a fronte di una istanza, ai sensi dell'articolo 24 del Regolamento del Codice della Navigazione, per la variazione del contenuto della concessione, assumendo precisi impegni in ordine alla realizzazione del nuovo terminal Bramante sull'antemurale, con la specifica indicazione della tempistica di esecuzione delle opere, da prevedersi entro i prossimi 4 anni, quale condizione necessaria per consentire alla stessa Rct di continuare ad utilizzare nel frattempo anche la banchina 25. Istanza all'attenzione del comitato di gestione.



Incontro con Annunziata su Zes e porto

Un commissario per le Zes ed un piano strategico per la portualità in Campania: questi i temi al centro del confronto che i segretari generali di Cgil, Cisl, Uil Campania - Nicola Ricci, Doriana Buonavita e Giovanni Sgambati - e il segretario generale Cisl Napoli, Gianpiero Tipaldi, hanno avuto ieri con il nuovo presidente dell' **Autorità** di **Sistema** del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata. «Con l' incontro di oggi - dicono - parte un confronto serrato che proseguirà subito dopo Pasqua. Due gli impegni che sono stati condivisi con il presidente Annunziata: il primo, quello di intervenire con il Governo per nominare un commissario per la gestione delle Zes. E lavorare ad un documento strategico per il porto di Napoli, avviando così una nuova stagione di confronto».

ECONOMIA
Spiegando per i 1890 dipendenti, Brumetta: norma ad hoc nel prossimo decreto. Entra aprile su zefive

Fondi Ue, in Campania 642 tecnici per gestirli. L'annuncio di Carfagna: sbloccato il concorso

Incontro con Annunziata su Zes e porto

Whirlpool e Jabil, alta tensione sindacati governo
I lavoratori di via Argine in Prefettura. Oggi presidio a Roma, sotto il Mse, dei metalmeccanici

Informazioni Marittime

Napoli

Porto di Napoli, verso la revoca del deposito costiero di gas

Nei prossimi giorni l' Autorità di sistema portuale sospenderà il bando, dopo aver fermato anche quello per l' espansione del terminal container di Levante

Dopo la revoca del bando per l' espansione della Darsena di Levante , il nuovo terminal container del **porto** di **Napoli** in costruzione dal 1994, prossimamente l' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, guidata da Andrea Annunziata, revocherà anche quella per il deposito di gas naturale liquefatto. Lo annuncia il senatore del Movimento 5 Stelle, Vincenzo Presutto. «In questi mesi abbiamo lavorato molto per trovare una soluzione a quella che sarebbe stata una pietra tombale su un litorale dalle potenzialità finora inesprese e che ha sempre e solo subito sotto il profilo ambientale», scrive Presutto su Facebook, riferendosi al litorale di San Giovanni, al limite di Levante del **porto** di **Napoli**, un lungo mare che diventa il cosiddetto "miglio d' oro". «L' interlocuzione avuta con il presidente Annunziata - continua - chiude un percorso iniziato con una interrogazione parlamentare che ho presentato lo scorso anno e apre ora la strada a un nuovo processo di riconversione ecologica dell' area che resta una delle piu' inquinate della città». I motivi di entrambi i blocchi sono stati ricondotti alla necessità di confronto e coinvolgimento tra la cittadinanza locale, la Regione e il Comune di **Napoli**.



Napoli: i progetti "porto-città"

Il presidente Annunziata dopo l'incontro col sindaco

Giulia Sarti

NAPOLI Si va pian piano delineando la nuova governance del porto di Napoli, Salerno e Castellammare. Dopo l'insediamento a inizio Febbraio del nuovo presidente Andrea Annunziata, la scorsa settimana è stata completata la nomina del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale. Il Comune di Salerno ha infatti scelto il professor Antonio Garofalo, pro-rettore dell'Università Parthenope come suo rappresentante, mentre per Napoli si era già provveduto a indicare il professore Mario Calabrese come nuovo componente del comitato. La Regione Campania da parte sua aveva confermato l'ingegnere Luigi Iavarone. Con loro anche i Comandanti dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, ora manca solo la nomina del nuovo segretario generale. Abbiamo di fronte a noi molto lavoro da fare -il commento del presidente Annunziata- la nostra linea è quella di una perfetta aderenza delle attività portuale alle politiche di sviluppo portate avanti dalla regione e dai Comuni, al confronto continuo con questi Enti, con i rappresentanti del territorio, e con tutte le associazioni. È notizia di ieri, dopo l'incontro con il sindaco di Napoli Luigi De Magistris, l'annullamento del bando di gara per la progettazione del prolungamento della Darsena di Levante del porto di Napoli, dedicando gli sforzi per interventi di valorizzazione del litorale di San Giovanni, con particolare attenzione al recupero del paesaggio costiero e marino esistente, al ripristino della balneazione e al recupero del mare alla Città. Durante l'incontro è stato inoltre confermato l'impegno delle Amministrazioni a portare avanti la delocalizzazione dei depositi petroliferi esistenti e il non impiego di Gnl, dando priorità ai processi di bonifica dell'area Sin, con ricorso a sistemi integrati di riciclo delle acque. Verrà chiesto un incontro al ministero della Transizione ecologica per presentare il piano di trasformazione dell'Area Orientale, dando seguito alla pianificazione attuativa di cui è dotata l'Amministrazione comunale, superando la funzione di retroporto industriale, cui per anni è stata relegata l'area. Il presidente Annunziata ha fatto sapere anche di aver già avviato con gli Uffici competenti l'iter per la definizione del nuovo Documento di pianificazione strategica di Sistema portuale. Anche il Molo Beverello è stato tema di discussione: si sta portando avanti la richiesta della Soprintendenza in relazione al ritrovamento dell'antico molo di epoca borbonica, rinvenuto durante i lavori di riqualificazione dell'area portuale, e si valuta, nelle more del completamento dei lavori, la possibilità di inserire attrezzature temporanee per l'accoglienza e la ricettività dei passeggeri.



Stylo 24

Napoli

Pietro Spirito al vetriolo su Fb e annuncia: scriverò Portopoli

di Giancarlo Tommasone Pochi giorni fa, sul capo di Pietro Spirito - ex presidente dell' **Adsp** del Mar Tirreno centrale - si è abbattuta la tegola della sentenza della Corte dei Conti, che lo ha condannato a risarcire l' Authority con 61mila euro (condannato anche il dg Francesco Messineo , che dovrà sborsare 30.600 euro). Motivo? Secondo i magistrati contabili, si sarebbero avute parcelle ad avvocati penalisti, troppo care, pagate dall' ente di Piazzale Pisacane. La vicenda parte da una denuncia dell' Anac, nel 2019. ad Spirito, nel frattempo, rispetto ai trascorsi di guida del porto napoletano, si affida a uno sfogo al vetriolo su Facebook. Lo spunto è dato dalla revoca del bando per la realizzazione del deposito di Gnl (Gas naturale liquefatto) nell' area Est, che come annunciato in anteprima da Stylo24 , bisca un' altra revoca, quella del prolungamento della Darsena di Levante. «Pessimo destino, di questi tempi - scrive l' ex presidente su Fb - . La vicenda del Gnl mi ha amareggiato molto. Esistono interessi privati molto chiari che vanno in un' altra direzione» . E chiosa: «Per me, quella del porto è stata una esperienza negativa» . Avremmo voluto chiedere all' ex presidente, per quale motivo ritenesse «negativa» l' esperienza della guida dell' **Adsp**, ma Spirito ha preferito non rendere dichiarazioni. Si è limitato a rispondere al messaggio di Stylo24 affermando di esternare la sua opinione in merito, quando scriverà Portopoli . Tempi per la pubblicazione del libro? Comincerà a lavorarci - annuncia - verso la fine dell' anno. «Come ho fatto con Trasportopoli - spiega Spirito - , non scrivo mai della cronaca immediatamente. Lascio sedimentare» . Portopoli , il nuovo tomo, almeno dal titolo, e dai contenuti assai critici del precedente lavoro, Trasportopoli. Cronache dall' inferno Atac (goWare & Edizioni Guerini e Associati, 2016), si annuncia essere una fotografia di «denuncia», questa volta all' interno e dall' interno dello scalo napoletano. Ricordiamo che Pietro Spirito, tra il 2011 e il 2015 - è approdato all' **Adsp** del Mar Tirreno centrale nell' autunno del 2016, ndr - è stato direttore centrale delle operazioni presso Atac (Agenzia del trasporto autoferrotranviario del Comune di Roma).



L'ex presidente dell'Authority di Napoli a Stylo24: affiderò il racconto della mia esperienza a un libro

di Giancarlo Tommasone

Pochi giorni fa, sul capo di Pietro Spirito - ex presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centrale - si è abbattuta la tegola della sentenza della Corte dei Conti: ora lo ha condannato a risarcire l'Authority

il futuro del porto

«Piano strategico e commissario per le Zes»

Un commissario per far partire nel più breve tempo possibile le Zone economiche speciali ed un piano strategico per la portualità in Campania. Sono questi i principali temi trattati nel corso dell' incontro tra il presidente dell' **Autorità di sistema** portuale del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata e i segretari generali di Cgil, Cisl, Uil Campania (Nicola Ricci , Doriana Buonavita e Giovanni Sgambati) e il segretario generale Cisl Napoli, Gianpiero Tipaldi . Un faccia a faccia tra Annunziata e i sindacalisti per dare un deciso colpo d' accelerata ai progetti principali in rampa di lancio. «L' incontro con Annunziata - evidenziano Ricci, Buonavita, Sgambati e Tipaldi - è il primo di un confronto serrato con l' **Autorità di sistema** portuale che proseguirà subito dopo Pasqua. Due gli impegni che sono stati condivisi con il presidente Annunziata: il primo, quello di intervenire con il Governo per nominare un commissario per la gestione delle Zone economiche speciali. Nel mondo ci sono circa 4mila Zes che hanno prodotto economia e sviluppo, ed anche in Italia queste possono rappresentare un' opportunità imperdibile per la portualità, in particolar modo per quella campana. Ma se non parte il commissariamento si rischia di bloccare tutto il settore».

L' altro impegno assunto, riguarda appunto l' elaborazione di un documento strategico per la portualità campana per «avviare da subito un lavoro coordinato con organizzazioni sindacali, associazionismo e Confindustria - rimarcano i sindacalisti avviando così una nuova stagione di confronto per lo sviluppo della portualità». Scendendo nello specifico «su Napoli Est, fermo restando i fondi a disposizione spiegano i sindacalisti - va individuata una precisa strategia, in tempi brevi, per la riqualificazione dell' area». Sul tavolo, infine, anche gli interventi da realizzare: «Per quanto riguarda invece il settore dell' edilizia - concludono i sindacalisti - considerata la disponibilità dei fondi Fesr dell' Adsp, e nell' ottica di rendere maggiormente attrattivo il porto di Napoli, si interverrà su tutti gli immobili presenti, puntando all' integrazione con le stazioni della metropolitana». (gds) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Rifiuti abbandonati nel porto commerciale, scatta il sequestro

IL BLITZ

IL BLITZ Petronilla Carillo Hanno depositato indiscriminatamente rifiuti in un'area di libero passaggio all'interno del porto di Salerno. I cumuli di spazzatura non autorizzata sono stati scoperti dai militari del Nucleo Operativo di Polizia Ambientale della Guardia Costiera di Salerno nell'ambito di una operazione finalizzata a verificare il rispetto della normativa legata al ciclo dei rifiuti all'interno del porto commerciale e, ovviamente, anche il rispetto dell'ambiente. L'attività ha riguardato anche il ciclo dei rifiuti provenienti dall'attività d'impresa ed i risultati non sono mancati. Sono state sequestrate nel 200 tonnellate di rifiuti indifferenziati nascosti in container e abbandonati sul suolo in maniera incontrollata in aree demaniali marittime non affidate in concessione.

Quindi sono stati perlustrati sedici lotti di concessioni demaniali, distribuiti su una superficie di oltre 200.000 metriquadrati, con l'acquisizione e il controllo di 10 registri di carico e scarico rifiuti relativi all'anno 2020 e il primo trimestre 2021 con oltre 300 formulari di identificazione dei rifiuti delle varie imprese portuali operanti in porto. Un lavoro abbastanza intenso e capillare, attraverso una serie di controlli incrociati hanno consentito ai militari della guardia costiera di elevare tre sanzioni amministrative a carico di concessionari d'impresa a cui è stato contestato la non perfetta manutenzione ordinaria e straordinaria delle aree ovvero la pulizia, spazzamento ed altro connesso al conferimento dei rifiuti. Mentre le indagini proseguono per cercare di capire da dove provengano i rifiuti sottoposti a sequestro. Contestualmente all'operazione è stata anche emessa una diffida su una porzione di demanio denominata spiaggia pescatori ed accertata nelle 48 ore l'adempimento per la bonifica dei luoghi, l'area era interessata dall'abbandono di rifiuti ad opera di ignoti, perlopiù costituiti da imbarcazioni ormai diventate relitti. Anche in questo caso si prosegue con le indagini per verificare da chi siano stati abbandonati.

LE INDAGINI Attraverso il tipo di rifiuto scaricato senza autorizzazione, gli investigatori sperano di poter risalire a coloro che li hanno scaricati anche perché occorre uno smaltimento ad hoc che ha, ovviamente, un suo costo. Non si esclude neanche che possano essere stati sversati illegalmente da navi di passaggio e da quanti hanno (forse) pensato che, in fase di zona rossa, l'attenzione si sarebbe spostata su altri fronti e non su quello dei rifiuti. Nei prossimi mesi, quando (si spera) all'attività commerciale dovrebbe riprendere quasi a regime, i controlli proseguiranno per evitare che si verifichino ulteriori illegalità che deturpano l'ambiente e l'immagine del porto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Autorità, la navigazione è momentaneamente sospesa nel canale di Suez

Armatore: 'Estrema d' difficoltà a disincagliare la portacontainer'

La navigazione nel canale di Suez è "temporaneamente sospesa" fino a quando il cargo Ever Given non sarà rimesso in grado di navigare. Lo annuncia l' Autorità del canale. L' armatore giapponese Shoei Kisen Kaisha, proprietario della nave Ever Given, operata dalla società taiwanese Evergreen Marine, incagliata da martedì al 151/mo km del Canale di Suez, ha reso noto che sta avendo "estreme difficoltà" a disincagliarla. Sul suo sito internet l' armatore si è scusato per l' incidente spiegando di lavorare in cooperazione con la società di gestione Bernard Schulte Shipmanagement, e che finora non si sono registrate perdite di petrolio o feriti tra il personale a bordo. Il portacontainer, lungo 400 metri e largo circa 60, era partito da Yantian, in Cina, ed era diretto verso il porto di Rotterdam, in Olanda, prima di incagliarsi nelle prime ore di martedì mattina. Il presidente dell' Autorità del canale di Suez, Osama Rabie, ha deciso oggi di "sospendere temporaneamente la navigazione" per completare l' operazione di disincagliamento, riferisce un testo diffuso dall' Authority anche all' ANSA. Ieri 13 navi hanno tentato di attraversare il canale da nord, quindi dal Mediterraneo passando per Port Said, ma serve "uno scenario alternativo" basato sull' "attesa" dei cargo "nella zona dei grandi laghi finché la navigazione non riprenderà completamente dopo lo sblocco della nave" Ever Given, si precisa nel testo. (ANSAMED). FTL-YBB/GV INT Z002.



Taranto lancia lo Sportello unico amministrativo

Redazione

TARANTO La presentazione in modalità digitale dello Sportello unico amministrativo del porto di Taranto ha avuto un'ampia partecipazione. La nuova finestra unificata di dialogo tra l'utenza portuale e l'AdSp del Mar Ionio, costruita in collaborazione con Unioncamere e realizzata da InfoCamere rappresenta lo strumento applicativo che, in linea con gli altri sportelli amministrativi, permetterà di migliorare l'esperienza di dialogo tra Amministrazione e utente nelle varie fasi connesse al rilascio di permessi e autorizzazioni, contribuendo al potenziamento dell'organizzazione delle attività portuali e facendo un passo in avanti rispetto al tema dell'innovazione. Prosegue, con lo Sportello unico amministrativo il percorso di trasformazione digitale dell'AdSp e del porto di Taranto -dichiara il presidente dell'AdSp del mar Ionio, Sergio Prete con una particolare attenzione al miglioramento del rapporto tra Autorità e utenza e, in generale, all'efficientamento dei processi amministrativi. L'Ente sostiene la crescita dell'ecosistema logistico, industriale e commerciale del porto di Taranto affinché diventi un ambiente unico in cui ritrovarsi promotori di una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva.

L'utenza verrà supportata attraverso servizi di help desk dedicati e manuali operativi che faciliteranno la transizione verso il processo unificato di dialogo con l'Amministrazione. Grazie alla collaborazione con Unioncamere ed InfoCamere è stato realizzato anche un video tutorial sull'utilizzo del Sua, a supporto dell'utenza portuale.



MANFREDONIA

Il progetto di sviluppo del porto con la multinazionale Seasif

Lavorazione dei minerali non tossici, escluso il rigassificatore

MANFREDONIA. In attesa della riunione alla Regione Puglia per discutere della iniziativa industriale proposta dalla Seasif Holding da realizzare nell' area portuale di Manfredonia, la Seasif ha diramato una nota con la quale intende chiarire «a beneficio soprattutto della collettività tutta» alcuni aspetti del progetto presentato al vaglio degli enti interessati, vale a dire **Autorità** di **sistema portuale** e Consorzio Asi di Foggia. La scelta di Manfredonia «prende le mosse dall' interesse mostrato per i nastri trasportatori, che ha spinto il gruppo ad ipotizzare un programma di sviluppo dell' intera area industriale, ivi incluso lo stesso bacino alti fondali. Attraverso le società Terminal 107 e Geochem, interamente partecipate dal gruppo, si è proposta quale terminalista concessionaria di tre delle diverse banchine del porto industriale».

L' area interessata a terra è quella demaniale di competenza dell' Asi «attualmente in stato di abbandono e degrado da 20 anni, situata attorno ai nastri trasportatori e alla linea ferroviaria ora in disuso». Per questi impianti la Seasif ha già dichiarato di «voler contribuire a ripristinare a fronte delle sue capacità e competenze economiche, tecniche e logistiche». Tra le ipotesi quella di realizzare un impianto di lavorazione della bentonite e lavorazione di polimetalli, strettamente connesso all' utilizzo dei nastri trasportatori ed alla riqualificazione dell' area industriale. «Si tratta» spiega la Seasif «di materiali non tossici, di estrazione mineraria (che non avviene in Italia), i quali a processo di lavorazione ultimato (non effettuato in loco), saranno utilizzati a vari scopi in ambito industriale (ad esempio, la bentonite, per mettere insicurezza miniere ed anche pozzi petroliferi; i polimetalli, nel settore della componentistica digitale e tecnologica). Gli impianti che si propone di realizzare cureranno, in particolare, la sola prelavazione di questi materiali, attraverso trattamenti di prelavaggio ad acqua (a freddo, senza additivi chimici, senza scarico a mare) a ciclo chiuso, per la separazione e ricompattazione dei diversi materiali grezzi, ai fini del loro rilancio per i destinatari utilizzatori finali».

L' altra ipotesi valutata è la costruzione di un impianto destinato alla produzione di bio carburanti, di depurazione dell' aria ed un deposito di «Ing» funzionali allo sviluppo del porto industriale e non strettamente connessi alle attività industriali di cui innanzi. Sono attività volte per un verso al rifornimento di navi (al fine di favorire l' attracco al porto e l' incremento delle opportunità commerciali per tutta l' area), per altro verso alla produzione di componenti bio per carburanti ordinari che nei prossimi anni saranno obbligatorie in misura percentuale notevolmente maggiore rispetto a quelle attuali, prodotti attraverso un processo innovativo di elettrolisi, attraverso il recupero delle emissioni circostanti l' area, senza l' impiego di componenti inquinanti e senza l' impiego di ulteriori componenti fossili, quali metano e simili» scrive ancora il gruppo industriale.

Attività in linea con «le direttive comunitarie e le leggi di recepimento italiane, già in vigore, assolutamente green ed ecosostenibili, che hanno come obiettivo ulteriore di fungere da polo attrattivo per tutto il traffico navale che transita davanti al golfo di Manfredonia, vero motore commerciale per tutto lo sviluppo dell' area industriale e del suo indotto (anche come polo logistico di organizzazione e smistamento per i più grossi dealers internazionali; basti pensare che Foggia, nell' ultimo anno, è stata quotata la terza città del Sud per acquisti on line)». La Seasif ribadisce infine «la già





PORTO DI GIOIA TAURO

Pagamenti in digitale l' Authority attiva il servizio

GIOIA TAURO - L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro ha attivato il servizio di Pago PA. L' ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli ha attivato, nel rispetto della tempistica, il servizio telematico obbligatorio per le Pubbliche amministrazioni che impone, dal 1 marzo del 2021, l' implementazione delle modalità di pagamento digitali. Attraverso l' adozione di questa direttiva, si risponde alla necessità di digitalizzazione della Pubblica amministrazione che, nel prevedere percorsi più agili a sostegno dell' efficacia e dell' efficienza dei servizi pubblici, mette in atto anche percorsi di tutela della trasparenza. Per pagamenti dei canoni di concessione demaniale, i pagamenti dei corrispettivi per le autorizzazioni di impresa **portuale** e gli importi dovuti per l' iscrizione al registro di cui all' 68 del Codice della Navigazione non si potrà più utilizzare metodi diversi dal pagamento in formato digitale. L' obiettivo è quello di andare incontro alle esigenze dell' utenza, in un' ottica di trasparenza e semplificazione della P.A.



- PUBBLICA ILLUMINAZIONE

"Basta vittime" segnala «Nell' area porto c'è scarsa visibilità»

L' ORGANIZZAZIONE di volontariato "Basta Vittime Sulla Strada Statale 106" lo scorso martedì 23 marzo ha inoltrato una comunicazione con posta certificata al sindaco del Comune di Corigliano-Rossano, all' Anas Spa (Direzione Generale e Compartimento della Viabilità per la Calabria), e per conoscenza alla Procura della Repubblica di Castrovillari, alla Prefettura di Cosenza ed al Ministero delle Infrastrutture. Nella comunicazione viene segnalata la situazione di grave pericolo per la circolazione stradale nel territorio del comune di Corigliano-Rossano (area urbana Corigliano) sulla strada statale 106 per via dell' im - Mala pianto di illuminazione spento «Nella nella zona relativa allo svincolo dell' ap Porto di Schiavonea, determinan- l' atten do notevoli peri- coli per l' incolu - è mas mità di tutti i mezzi in transito. Nella nota si fa presente che per tale problematica viene richiesto un immediato intervento che possa mettere in sicurezza in modo definitivo il tratto di strada Statale 106 oggetto della comunicazione in modo da scongiurare gravi conseguenze.

L' AMMINISTRAZIO NE.Va avanti l' azione di riqualificazione della zona del Porto di Schiavonea della Città di Corigliano-Rossano. È di ieri mattina la notizia che sono stati aggiudicati i lavori di realizzazione delle colonnine erogatrici di acqua ed energia elettrica sulle banchine del porto. Tra qualche giorno, inoltre, sarà attivato dal Comune di Corigliano-Rossano ed entrerà in funzione, grazie ad un accordo stretto con Anas dopo una serie di proficue consultazioni, l' impianto di illuminazione, nel tratto della strada statale 106 ionica che conduce al Porto. Sia dallo svincolo Nord che dallo svincolo Sud della statale.

Impianto che sarà realizzato dalla stessa Anas. Dai diversi incontri tenutisi con l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro era emersa la necessità di dotare le banchine di un efficiente servizio di erogazione di energia elettrica e di distribuzione idrica, vista la carenza di questi elementi essenziali.

"Queste le ragioni che rendono evidente ed volta improrogabile l' esigenza di do zona tare questo settore del porto, straprodo tegico per l' eco nomia dell' intero zione comprensorio ionico, di quelle sima» componenti impiantistiche che consentano una conduzione a norma delle attività, oltre che permettere di sfruttarne appieno le potenzialità". A comunicarlo, esprimendo soddisfazione per come il lavoro di riqualificazione della zona del Porto stia procedendo e per le migliorate condizioni di sicurezza di un pericoloso tratto della Strada Statale 106 il vicesindaco, con delega al Porto, Claudio Malavolta. «L' attenzio ne sul porto ormai è massima - commenta Malavolta i lavori procedono e la distanza che ci separa dal raggiungimento degli obiettivi che riguardano la sua infrastrutturazione si fa sempre più corta».

giu.sa.



Manovra ferroviaria nel porto Gioia Tauro, approvato il regolamento

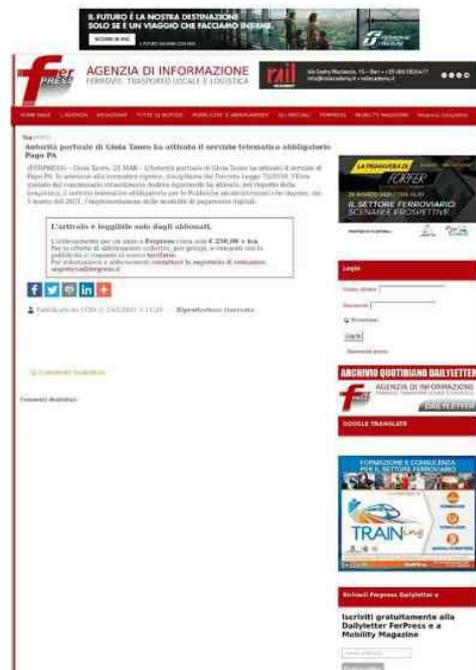
GIOIA TAURO - Approvato dal Comitato portuale di Gioia Tauro il Regolamento comprensoriale della manovra ferroviaria nel porto di Gioia Tauro (ReCoMaF) - ovvero la regolamentazione da adottare in relazione all'istituzione di nuove realtà ferroviarie, come in questo caso, all'interno dell'area portuale di Gioia Tauro con l'avvio dell'operatività del gateway ferroviario. In base a quanto disposto dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, attraverso l'adozione del ReCoMaF, l'Autorità portuale disciplina l'accesso alle infrastrutture ferroviarie del comprensorio, definendone i suoi limiti territoriali, le direttive per individuare il gestore unico, nonché le modalità per l'assunzione di decisioni organizzative e di pianificazione comuni in materia di manovra ferroviaria. Inoltre sono stati definiti i diritti e gli obblighi che gravano in capo al gestore unico, agli operatori comprensoriali e agli eventuali operatori di manovra. Il Comitato portuale ha individuato come gestore unico del servizio ferroviario nell'area portuale di Gioia Tauro: Ferrovie dello Stato - in questa iniziale fase e quindi prima che si raggiunga un maggiore livello di traffico pari a 900 treni annui, come stabilito all'art. 9 del ReCoMaF. Attraverso il regolamento si definiscono, i limiti fisici del comprensorio ferroviario del porto di Gioia Tauro che partendo dalla stazione di San

Ferdinando, rientrante nel perimetro dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, è collegata alla linea Battipaglia Reggio Calabria ed è composta da 7 binari centralizzati con funzioni di arrivo/partenza e lunghezze comprese fra 500 e 550 metri. Parallelamente ai binari di arrivo/partenza si sviluppa un binario non centralizzato denominato Dorsale est al quale è allacciato l'interporto (ex Grandi Unità di Carico). Mentre dal versante nord si ha il collegamento tra la stazione e i raccordi Automar e Mct e, infine, dal versante sud si sviluppa, in ambito portuale, l'accesso al gateway ferroviario.



Autorità portuale di Gioia Tauro ha attivato il servizio telematico obbligatorio Pago PA

(FERPRESS) - Gioia Tauro, 25 MAR - L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro ha attivato il servizio di Pago PA. In adesione alla normativa vigente, disciplinata dal Decreto Legge 76/2020, l' Ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli ha attivato, nel rispetto della tempistica, il servizio telematico obbligatorio per le Pubbliche amministrazioni che impone, dal 1 marzo del 2021, l' implementazione delle modalità di pagamento digitali. L' articolo è leggibile solo dagli abbonati. L' abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva . Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario . Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.



Gli operatori del porto di Crotone si schierano contro l'ipotesi di far ripartire l'iter per la redazione della variante al PRP

Il timore è quello di un ulteriore rinvio dello sviluppo dello scalo L'associazione Operatori Portuali e Marittimi di Crotone ha espresso «forte rammarico per l'ennesimo rinvio legato all'affidamento dell'incarico per la redazione della variante al Piano Regolatore Portuale del porto di Crotone, nonostante la presentazione ed approvazione del Masterplan del 2019 e il via libera da parte del Ministero». Disappunto - specifica in una nota l'associazione, costituita da aziende della comunità portuale crotonese - che scaturisce dagli «enormi danni che il territorio crotonese subisce in virtù del sottosviluppo e sottoutilizzo dell'infrastruttura portuale». «Sono - ricorda l'associazione - ormai trascorsi circa 15 anni dall'ingresso del porto di Crotone nell'ambito dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, mai diventata Autorità Portuale della Calabria, e cinque anni dalla riforma nazionale delle autorità di sistema portuale, che caso unico in Italia ancora non ha trovato attuazione proprio a Gioia Tauro, ad oggi incredibilmente ancora commissariata e che continua a mantenere l'anacronistica denominazione Autorità Portuale di Gioia Tauro. I risultati attesi dal territorio di Crotona - denuncia la nota dell'associazione - non sono mai arrivati; anzi si è vissuto e si continua a vivere un immobilismo gestionale e dirigenziale che sfocia spesso nel grottesco. Basti pensare che ad oggi non è presente nella città di Crotona una sede periferica dell'Autorità Portuale dotata di personale e dirigenti. Le numerose imprese, aziende e attività crotonesi legate all'economia del mare subiscono quindi gravissimi e incalcolabili danni, con pessime ricadute sull'occupazione e sugli affari, che, di fatto, limitano la crescita della Regione Calabria e quindi dello stesso Pil dello Stato italiano».

«Negli ultimi anni, grazie al forte impulso della Camera di Commercio di Crotona che si è fatta portavoce delle numerose aziende operanti nel porto, con la costituzione della Consulta Marittima - prosegue la nota - pareva essersi avviato un nuovo periodo di concertazione bottom-up e pianificazione strategica per la crescita del porto di Crotona, culminato proprio nella redazione congiunta e condivisa del Masterplan portuale, base stessa per la tanto attesa variante al PRP. Tale redazione, cofinanziata dalla CCIAA e dalla stessa Autorità Portuale di Gioia Tauro, deriva da oltre nove anni di riunioni, conferenze, pareri, studi e approfondite analisi ingegneristiche, di conseguenza tutti gli operatori portuali di Crotona e gli enti del territorio erano finalmente convinti di essere giunti a una visione di sviluppo comune, a uno strumento di pianificazione capace di far partire gli investimenti strutturali, come quelli per il dragaggio, la bonifica, il completamento delle banchine, insomma per la riorganizzazione sistemica del grande porto di Crotona, hub strategico a livello nazionale. Invece, con non poco sgomento, dopo tutti i pareri espressi e le posizioni favorevoli giunte dal Ministero, in una recente riunione tenuta presso la Capitaneria di Porto di Crotona, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, nella persona del suo commissario straordinario, ha espresso la volontà di far ripartire l'iter progettuale per poi procedere dopo 70 giorni a una nuova presentazione di proposte. Una scelta - denuncia l'associazione - che ha dell'incredibile, che ha spiazzato tutti, e che se attuata porterà nuovamente a procrastinare per altri lunghi anni lo sviluppo del porto di Crotona». Sottolineando la propria contrarietà «a questa ennesima azione che lede gli interessi di Crotona», l'associazione ha evidenziato che quella venutasi a creare è «una situazione davvero drammatica che non può essere più sostenuta da una provincia, come quella di Crotona, che vive da oltre trent'anni una fase economica disastrosa, con indicatori socio-economici tutti negativi, che l'hanno portata ad essere una delle aree più



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

25 marzo 2021

Gli operatori del porto di Crotona si schierano contro l'ipotesi di far ripartire l'iter per la redazione della variante al PRP

Il timore è quello di un ulteriore rinvio dello sviluppo dello scalo

L'associazione Operatori Portuali e Marittimi di Crotona ha espresso «forte rammarico per l'ennesimo rinvio legato all'affidamento dell'incarico per la redazione della variante al Piano Regolatore Portuale del porto di Crotona, nonostante la presentazione ed approvazione del Masterplan del 2019 e il via libera da parte del Ministero».

Disappunto - specifica in una nota l'associazione, costituita da aziende della comunità portuale crotonese - che scaturisce dagli «enormi danni che il territorio crotonese subisce in virtù del sottosviluppo e sottoutilizzo dell'infrastruttura portuale».

«Sono - ricorda l'associazione - ormai trascorsi circa 15 anni dall'ingresso del porto di Crotona nell'ambito dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, mai diventata Autorità Portuale della Calabria, e cinque anni dalla riforma nazionale delle autorità di sistema portuale, che caso unico in Italia ancora non ha trovato attuazione proprio a Gioia Tauro, ad oggi incredibilmente ancora commissariata e che continua a mantenere l'anacronistica denominazione Autorità Portuale di Gioia Tauro. I risultati attesi dal territorio di Crotona - denuncia la nota dell'associazione - non sono mai arrivati; anzi si è vissuto e si continua a vivere un immobilismo gestionale e dirigenziale che sfocia spesso nel grottesco. Basti pensare che ad oggi non è presente nella città di Crotona una sede periferica dell'Autorità Portuale dotata di personale e dirigenti. Le numerose imprese, aziende e attività crotonesi legate all'economia del mare subiscono quindi gravissimi e incalcolabili danni, con pessime ricadute sull'occupazione e sugli affari, che, di fatto, limitano la crescita della Regione Calabria e quindi dello stesso Pil dello Stato italiano».

«Negli ultimi anni, grazie al forte impulso della Camera di Commercio di Crotona che si è fatta portavoce delle numerose aziende operanti nel porto, con la costituzione della Consulta Marittima - prosegue la nota - pareva essersi avviato un nuovo periodo di concertazione bottom-up e pianificazione strategica per la crescita del porto di Crotona, culminato proprio nella redazione congiunta e condivisa del Masterplan portuale, base stessa per la tanto attesa variante al PRP. Tale redazione, cofinanziata dalla CCIAA e dalla stessa Autorità Portuale di Gioia Tauro, deriva da oltre nove anni di riunioni, conferenze, pareri, studi e approfondite analisi ingegneristiche, di conseguenza tutti gli operatori portuali di Crotona e gli enti del territorio erano finalmente convinti di essere giunti a una visione di sviluppo comune, a uno strumento di pianificazione capace di far partire gli investimenti strutturali, come quelli per il dragaggio, la bonifica, il completamento delle banchine, insomma per la riorganizzazione sistemica del grande porto di Crotona, hub strategico a livello nazionale. Invece, con non poco sgomento, dopo tutti i pareri espressi e le posizioni favorevoli giunte dal Ministero, in una recente riunione tenuta presso la Capitaneria di Porto di Crotona, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, nella persona del suo commissario straordinario, ha espresso la volontà di far ripartire l'iter progettuale per poi procedere dopo 70 giorni a una nuova presentazione di proposte. Una scelta - denuncia l'associazione - che ha dell'incredibile, che ha spiazzato tutti, e che se attuata porterà nuovamente a procrastinare per altri lunghi anni lo sviluppo del porto di Crotona».

Sottolineando la propria contrarietà «a questa ennesima azione che lede gli interessi di Crotona», l'associazione ha evidenziato che quella venutasi a creare è «una situazione davvero drammatica che non può essere più sostenuta da una provincia, come quella di Crotona, che vive da oltre trent'anni una fase economica disastrosa, con indicatori socio-economici tutti negativi, che l'hanno portata ad essere una delle aree più

depressa d'Europa. A maggior ragione avere un porto in pratica bloccato da una gestione dirigenziale affidata a un'Autorità Portuale commissariata da anni, che di fatto non è mai stata capace di tutelare gli interessi della fascia ionica calabrese



Informare

Gioia Tauro Crotonese Corigliano Palmi

e del porto di Crotonese - conclude la nota - fa riflettere sulle azioni da mettere in campo a livello politico e amministrativo per il futuro crotonese. Se i presupposti di una nuova Autorità di Sistema sono questi è forse il caso di volgere le spalle al Tirreno e abbracciarsi al Mar Ionio». Leggi le notizie in formato Acrobat Reader® . Iscriviti al servizio gratuito. Indice Prima pagina Indice notizie - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Digitalizzazione, nel porto di Gioia Tauro attivato il servizio Pago PA

Il servizio telematico obbligatorio per i pagamenti alle pubbliche amministrazioni

A **Gioia Tauro** l' Autorità portuale ha attivato il servizio di Pago PA . In adesione alla normativa vigente, disciplinata dal Decreto Legge 76/2020, l' ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli ha attivato, nel rispetto della tempistica, il servizio telematico obbligatorio per le pubbliche amministrazioni che impone, dal 1 marzo del 2021, l' implementazione delle modalità di pagamento digitali. Attraverso l' adozione di questa direttiva, si risponde alla necessità di digitalizzazione della pubblica amministrazione che, nel prevedere percorsi più agili a sostegno dell' efficacia e dell' efficienza dei servizi pubblici, mette in atto anche percorsi di tutela della trasparenza. Per pagamenti dei canoni di concessione demaniale, i pagamenti dei corrispettivi per le autorizzazioni di impresa portuale e gli importi dovuti per l' iscrizione al registro di cui all' 68 del Codice della Navigazione non si potrà più utilizzare metodi diversi dal pagamento in formato digitale. L' obiettivo è quello di andare incontro alle esigenze dell' utenza, in un' ottica di trasparenza e semplificazione della pubblica amministrazione.



Gioia Tauro attiva il servizio di Pago PA

Trasparenza e semplificazione della Pubblica Amministrazione

Redazione

GIOIA TAURO Come previsto dalla normativa vigente, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha attivato il servizio di Pago PA, adempiendo al rispetto della tempistica che impone, dal 1° Marzo del 2021, l'implementazione delle modalità di pagamento digitali attraverso il servizio telematico obbligatorio per le Pubbliche amministrazioni. Attraverso l'adozione di questa direttiva, l'Ente, guidato dal Commissario straordinario Andrea Agostinelli, risponde alla necessità di digitalizzazione della Pubblica amministrazione che, nel prevedere percorsi più agili a sostegno dell'efficacia e dell'efficienza dei servizi pubblici, mette in atto anche percorsi di tutela della trasparenza. Per pagamenti dei canoni di concessione demaniale, i pagamenti dei corrispettivi per le autorizzazioni di impresa portuale e gli importi dovuti per l'iscrizione al registro di cui all'68 del Codice della Navigazione non si potrà più utilizzare metodi diversi dal pagamento in formato digitale. L'obiettivo dell'attivazione del servizio Pago PA è quello di andare incontro alle esigenze dell'utenza, in un'ottica di trasparenza e semplificazione della Pubblica Amministrazione.



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

L' Autorità portuale di Gioia Tauro ha attivato il servizio Pago PA

Redazione ReggioTV

ATTUALITA' L' obiettivo è quello di andare incontro alle esigenze dell' utenza L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** ha attivato il servizio Pago PA In adesione alla normativa vigente, disciplinata dal Decreto Legge 76/2020, l' Ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli ha attivato, nel rispetto della tempistica, il servizio telematico obbligatorio per le Pubbliche amministrazioni che impone, dal 1 marzo del 2021, l' implementazione delle modalità di pagamento digitali. Attraverso l' adozione di questa direttiva, si risponde alla necessità di digitalizzazione della Pubblica amministrazione che, nel prevedere percorsi più agili a sostegno dell' efficacia e dell' efficienza dei servizi pubblici, mette in atto anche percorsi di tutela della trasparenza. Per pagamenti dei canoni di concessione demaniale, i pagamenti dei corrispettivi per le autorizzazioni di impresa **portuale** e gli importi dovuti per l' iscrizione al registro di cui all' 68 del Codice della Navigazione non si potrà più utilizzare metodi diversi dal pagamento in formato digitale. L' obiettivo è quello di andare incontro alle esigenze dell' utenza, in un' ottica di trasparenza e semplificazione della Pubblica Amministrazione. 25-03-2021 12:14 NOTIZIE

CORRELATE 25-03-2021 - ATTUALITA' 40 chilometri di nuove condotte e di 416 metri di allacciamenti interrati 25-03-2021 - ATTUALITA' "Al momento alla politica manca una visione chiara di quale dovrà essere il futuro della Calabria" 25-03-2021 - CRONACA Sequestrati ingenti quantitativi di droga, di armi e localizzate piantagioni di cannabis sativa, anche in pieno centro 25-03-2021 - CRONACA Sul suo profilo facebook l' incredula reazione dello storico capo ultrà della Reggina 25-03-2021 - CRONACA Gli incontri si tenevano presso il chiosco di rivendita di bibite ed alimenti della famiglia De Maio sul lungomare di **Gioia**.



Immagine
non disponibile

L' Autorità portuale di Gioia Tauro ha attivato il servizio di Pago PA

L' Autorità portuale di Gioia Tauro ha attivato il servizio di Pago PA. In adesione alla normativa vigente l' Ente guidato dal commissario straordinario Andrea Agostinelli ha attivato, nel rispetto della tempistica, il servizio telematico obbligatorio per le Pubbliche amministrazioni

L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** ha attivato il servizio di Pago PA. In adesione alla normativa vigente, disciplinata dal Decreto Legge 76/2020, l' Ente guidato dal commissario straordinario **Andrea Agostinelli** ha attivato, nel rispetto della tempistica, il servizio telematico obbligatorio per le Pubbliche amministrazioni che impone, dal 1 marzo del 2021, l' implementazione delle modalità di pagamento digitali. Attraverso l' adozione di questa direttiva, si risponde alla necessità di digitalizzazione della Pubblica amministrazione che, nel prevedere percorsi più agili a sostegno dell' efficacia e dell' efficienza dei servizi pubblici, mette in atto anche percorsi di tutela della trasparenza. Per pagamenti dei canoni di concessione demaniale, i pagamenti dei corrispettivi per le autorizzazioni di impresa **portuale** e gli importi dovuti per l' iscrizione al registro di cui all' 68 del Codice della Navigazione non si potrà più utilizzare metodi diversi dal pagamento in formato digitale. L' obiettivo è quello di andare incontro alle esigenze dell' utenza, in un' ottica di trasparenza e semplificazione della Pubblica Amministrazione.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

A Cocciani il primo cargo Grendi

La società investe in Gallura: tre volte alla settimana una nave proveniente da Marina di Carrara **TRASPORTI MARITTIMI»IL TRAFFICO MERCI**

DI GIANDOMENICO MELE

OLBIA Il Molo Cocciani ha accolto ieri pomeriggio il primo sbarco della nave Grendi da Marina di Carrara. L'armatore genovese, operatore storico di logistica e trasporti via mare e via terra, ha attivato per la prima volta il collegamento con Olbia. Il primo sbarco del cargo "Rosa dei venti" è arrivato dopo il via libera con l'autorizzazione allo svolgimento delle operazioni portuali nello scalo industriale.

La nuova linea. La linea merci con Olbia e il nord Sardegna si aggiunge ai collegamenti con Cagliari, dove il gruppo gestisce un hub per lo smistamento dei prodotti di importanti marchi nazionali. In piena emergenza Covid, Grendi ha portato avanti la sua strategia di crescita in Sardegna, che ha visto investimenti anche in un centro distribuzione merci a Olbia, in aggiunta a quelli di Cagliari e Sassari. Inoltre, in termini di occupazione, sono circa 250 i collaboratori diretti e dell'indotto impiegati in Sardegna. Un numero destinato a crescere con l'aumento programmato delle attività.

Lo sbarco. La Grendi sbarcherà nel molo Cocciani del **porto** di Olbia tre volte alla settimana, come tappa intermedia nella rotta tra Cagliari e Marina di Carrara. All'ottenimento della successiva concessione demaniale marittima per spazi non in banchina, ma comunque indispensabili per la realizzazione e la gestione delle nuove infrastrutture, la compagnia procederà nella creazione di un hub per lo svolgimento delle relative operazioni portuali per i prossimi quattro anni.

Le banchine del **porto** industriale, dove attraccano normalmente Tirrenia, Moby e Grimaldi, in questa parte dell'anno sono sostanzialmente sgombre. Serviranno per i viaggi della nave da Marina di Carrara ad Olbia, in attesa del completamento dei lavori sull'area non banchinale nel molo Cocciani.

L'azienda. «La pandemia ha dimostrato la rilevanza della logistica nella catena di distribuzione di valore della nostra economia - spiega Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi trasporti marittimi spa -. Ottimizzare le attività di trasferimento delle merci in modo da ridurre costi e impatto ambientale oggi è un percorso obbligato. Il nostro sistema di logistica sostenibile punta da tempo sull'utilizzo di unità di carico e modalità di carico della nave che, unite allo sviluppo di percorsi intermodali, offrono ai clienti un risparmio rilevante di emissioni per tonnellata trasportata.

Con questa logica abbiamo investito sia sull'aumento dei collegamenti con il sud dell'isola che sullo scalo a Olbia e su una seconda nave con maggiore capacità di carico e potenza, per continuare a crescere insieme al territorio in cui operiamo».

Gli investimenti. L'accordo prevede la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle iniziative portuali: la società Grendi ha presentato un piano operativo con investimenti consistenti per l'acquisto di macchinari, mezzi meccanici e per l'infrastrutturazione dei piazzali, nonché il ricorso a personale specializzato da adibire alle operazioni di movimentazione di rotabili e container. L'area scelta, sulla quale inizieranno presto i lavori, sarà quella retrostante la banchina, ora inutilizzata, di 10 mila metri quadrati, sui quali Grendi procederà alla pavimentazione, all'illuminazione, alle recinzioni e alla creazione di un gate, con un piccolo terminal. La nave sbarcherà in banchina ma poi si trasferirà



nell' area retrostante, una soluzione meno impattante sugli equilibri del **porto** e per gli altri operatori locali.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Giù un altro pezzo di silos nel porto di Cagliari

Ci vorranno altre due 'puntate' per cambiare lo skyline

(ANSA) - **CAGLIARI**, 25 MAR - Ore 14.39, va giù un altro pezzo di silos del **porto** di **Cagliari**. Tanti curiosi in attesa dalle 13, poi all' improvviso un boato con tre colonne della struttura che vanno giù e sollevano un polverone che nasconde quello che rimane dei vecchi magazzini per lo stoccaggio del grano. Oggi sono state demolite le parti più vicine alla torre di servizio, abbattuta sette giorni fa. Ma sarà un film a puntate: prima di cambiare davvero lo skyline di **Cagliari** e consentire la piena visibilità dei monti di Capoterra, saranno necessarie altre due demolizioni programmate per le settimane successive alle feste pasquali. Tutto questo mentre sulla rete circolano video e simulazioni di quello che non è stato possibile realizzare: un hotel sul **porto**. L' Autorità portuale ci ha anche provato. Ma non ha trovato nessuno pronto a raccogliere la sfida. Inevitabile quindi l' abbattimento del silos ormai pericolante nato negli anni Settanta proprio per raccogliere il grano in arrivo o in partenza nel **porto** di **Cagliari**. (ANSA).



L'Unione Sarda

Cagliari

Molo Rinascita. Nelle prossime settimane altre due "volate" per demolire il resto della struttura

Boato al porto, rasi al suolo i primi tre silos

Alle 14,36 la nuova esplosione seguita da una folla di curiosi

Un boato assordante echeggia per un interminabile secondo. Ieri una potente carica di dinamite ha portato a termine la seconda tappa della demolizione del vecchio edificio del porto di via Roma utilizzato per lo stoccaggio di cereali. Una fase seguita da centinaia di curiosi che dai punti più alti della città hanno ammirato, commentando in modo spesso bislacco, le modalità di abbattimento dei primi tre dei 27 silos della struttura (realizzata negli anni '70 e inagibile dal 2011). Per completare l'opera, avviata una settimana fa con la demolizione della torre esterna, saranno necessari altri due interventi che saranno eseguiti nelle prossime settimane.

Il crollo Alle 14,36 una sirena amplificata in modo troppo debole è il segnale che giornalisti e curiosi aspettano con ansia da oltre un'ora e mezza. Cellulari, telecamere e macchine fotografiche puntano verso il molo Rinascita. Alcuni secondi ed ecco il boato sincopato. Le cariche di esplosivo sistemate dai tecnici della società Denton alla base dei pilastri in cemento armato fanno il loro effetto e, come un corpo senza più vita che si affloscia, la prima parte della struttura viene giù dolcemente. Sembra quasi che ci sia un effetto moviola che rallenti la caduta. I tre immensi contenitori cadono nei vasconi dove piccole microcariche di esplosivo fanno innalzare un muro d'acqua nebulizzata, alto 40 metri, per contenere le polveri causate dall'impatto a terra.

Pochi secondi, complice il vento rafforzato dalla brezza, e di quelle nuvole di polvere non ci sarà più traccia, lasciando l'aria chiara e limpida come prima. Anzi meglio, visto che il panorama mozzafiato e lo skyline dopo il crollo è cambiato.

Al suolo resta una montagna di macerie, recintata da nastro rosso come nelle scene del crimine, che presto sarà smaltita in una discarica.

Alle 15 di fronte alla sede dell' **Autorità portuale** rimangono solo un giornalista e un operatore di Videolina (che hanno seguito tutte le fasi dell'esplosione) e alcuni ragazzi che si gustano il sole primaverile.

Il futuro Il presidente dell' **Autorità portuale** Massimo Deiana ha già in mente il futuro di quell'immenso spazio.

«L'area una volta sgomberata sarà recuperata e pavimentata per consentire la movimentazione di semirimorchi e altro». Una soluzione provvisoria. «Quando tutto il traffico commerciale sarà trasferito nel Terminal Roro del Porto Canale, dove ora sorgono i silos saranno realizzati i servizi per i croceristi».

L'assessore comunale alle Politiche del mare Alessandro Guarraccino. «Il porto storico diventerà un polmone dal punto di vista turistico. Grazie all'accordo quadro firmato con l' **Authority**, il nostro obiettivo è rendere via Roma pedonale e trasformarla in una grande piazza sul mare». Come?

«Abbiamo in programma di realizzare un tunnel sotterraneo ed eliminare le auto.

L'unica parte carrabile sarà quella concessa per il passaggio della metro di superficie». Non è tutto. «Spostando il peso della movida e delle attività commerciali verso questa grande piazza, alleggeriremo la Marina».

Una piazza sul mare e un porto destinato a yacht e a imbarcazioni da diporto.



«Puntiamo non solo a un turismo low cost ma vorremmo attirare anche una fascia alta di vacanzieri, realizzando infrastrutture per la nautica e i servizi».

L' **Autorità portuale** Dopo la demolizione di ieri, la terza e quarta volata (tutte dopo Pasqua) riguarderanno i silos rimanenti (sono in tutto 21 distribuiti in 7 file).



L'Unione Sarda

Cagliari

Dall' **Authority** garantiscono «l' assenza di materiali inquinanti nella struttura del fabbricato, così come, grazie alle tecniche adottate per la demolizione (la nebulizzazione di acqua contestuale alla caduta del corpo), siamo riusciti a contenere la propagazione di Pm10 a 0,109 microgrammi a metro cubo rispetto al limite di legge pari a 50».

Andrea Artizzu.

L'inchiesta

Inquinamento, accertamenti della Procura dopo l'esposto

Sull'abbattimento dei silos è stata avviata un'inchiesta giudiziaria dopo l'arrivo di un esposto firmato da Giampaolo Lilliu, presidente dall'Associazione regionale ex esposti all'amianto. Nella denuncia si parla di una possibile diffusione nell'aria delle polveri di amianto con conseguenti danni ambientali e alla salute. La procuratrice Maria Alessandra Pelagatti ha incaricato uno dei sostituti che si occupano di pubblica amministrazione di verificare l'eventuale fondatezza della segnalazione. È possibile che al momento sia stato aperto un fascicolo a modello 45, relativo agli atti che non costituiscono notizia reato.

La onlus ha paventato il rischio che demolizione e detonazione possano «determinare un rischio per la dispersione nell'atmosfera delle fibre e delle micro particelle liberate dai manufatti utilizzati nella struttura». Da qui la richiesta di accertare se esistano «eventuali responsabilità di 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» e quella di sospendere temporaneamente l'abbattimento.

L' **Autorità portuale** però ha replicato spiegando di aver «commissionato» subito, «come previsto dalla normativa», puntuali e «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».

Già nel dicembre 2019 «il Laboratorio chimico Sarda depurazione» aveva «effettuato il prelievo di campioni su silos, pilastri, guaine e materiali isolanti analizzandone l'intera composizione. Non è stata rilevata presenza di amianto e non risultano presenti altri materiali pericolosi». (an. m.)

)



Arbatax. «La situazione è in stallo»

Riclassificazione del porto: mozione del Pd in Regione

«Il porto di Arbatax deve entrare nell' **Autorità** di **sistema portuale** dei mari di Sardegna». Lo chiede il gruppo consiliare in Regione del partito Democratico che intende depositare una mozione unitaria auspicando possa essere condivisa da tutti i gruppi, per risollevare la questione e sollecitare la Giunta a farsi portavoce dell' istanza al Ministero dei Trasporti.

Con una nuova riclassificazione e con l' ingresso nell' **Autorità portuale**, infatti, Arbatax potrà beneficiare più agevolmente di interventi per il suo potenziamento. Nel luglio del 2019, il gruppo consiliare Pd presentò una mozione a questo proposito. «In quell' occasione, - spiega il consigliere Pd Salvatore Corrias, 47 anni - venne approvato all' unanimità un ordine del giorno che impegnava la Giunta Regionale ad attivarsi per accelerare tutte le procedure». La situazione è ora in fase di stallo. «Sappiamo che sono state avviate nuove interlocuzioni con il Ministero - dice Corrias - e che si sono tenuti tavoli con i soggetti interessati ma l' iter procedimentale non è ancora concluso e il riconoscimento di Arbatax come porto di rilevanza economica nazionale, condizione indispensabile per poter rientrare nell' **Autorità portuale**, continua a rimanere un miraggio».

F. L.



Dopo più di vent'anni d'attesa ecco il Pontile di Giammoro

Quella che si spera possa essere la fine di un iter durato molto più a lungo del previsto, è stata sancita dalla posa dell'ultimo palo a mare. Ora si spera in una rinascita economica per l'area del Mela

PACE DEL MELA (ME) - Dopo la posa dell'ultimo palo a mare, vede finalmente la luce un'opera attesa da oltre vent'anni. "Il Pontile di Giammoro - ha detto Ivan Tripodi segretario della Uil di Messina - se le previsioni sono confermate, a settembre sarà fruibile e potrà rappresentare un'importante infrastruttura al servizio del territorio".

L'ultima previsione che era stata fatta sulla consegna dell'opera da 23 milioni di euro, realizzata dalla Ricciardello costruzioni, parlava dell'estate 2020, ma come sappiamo lo scorso anno la pandemia ha bloccato tutto e anche i lavori a Giammoro, nel comune di Pace del Mela, hanno avuto un rallentamento.

"Adesso - ha aggiunto Pasqualino Rizzo, segretario della Uil metalmeccanici - bisogna prevedere le necessarie opere supplementari che consentano l'utilizzo del pontile da parte delle tante aziende che insistono nella vasta area industriale del Mela, realtà che rappresentano un forte polmone occupazionale. Intanto, la realizzazione delle gru elettriche che sono indispensabili per consentire un concreto utilizzo dell'infrastruttura da parte della Duferco, importante azienda siderurgica che occupa circa 180 lavoratori, sita a poche centinaia di metri dal pontile. Si tratta di opere coerenti con la ratio storica del pontile.

L'idea di costruire l'attracco di Giammoro nacque quasi tre decenni fa come opera a supporto proprio dell'acciaieria".

L'iter di realizzazione è stato ostacolato dalla solita burocrazia, con contenziosi dopo le gare, assegnazioni dei lavori e sospensioni, controversie sulle competenze, insomma una storia simile a quella di tante altre opere pubbliche per le quali non basta avere i finanziamenti per vederle realizzate in tempi brevi. Uno stop ci fu anche nel 2018, a pochi giorni dall'avvio del cantiere per la presenza di cavi elettrici e telefonici che dovevano essere eliminati prima di entrare a regime con l'attività e poi nel 2019 un altro fermo per problemi tecnici sui lavori in mare.

Insomma, siamo ormai oltre quei 570 giorni inizialmente programmati per l'ultimazione dell'opera, un tempo irrisorio se paragonato ai decenni che sono trascorsi dalla sua progettazione.

"Diamo pubblicamente atto - ha sottolineato Tripodi - al lavoro svolto dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto Mario Mega, il quale ha dato una forte sterzata operativa che ha consentito un'accelerazione nei lavori. Contestualmente, siamo assolutamente convinti che il pontile di Giammoro, come del resto era nelle idee progettuali alla base della sua programmazione, dovrà essere uno strumento finalizzato, nei fatti, a sostenere l'economia e il mondo del lavoro".

La nuova infrastruttura dovrebbe spingere i vertici della DufendorfinDucor a fare investimenti, oltre che nel sito bresciano, anche nell'impianto di Giammoro, dove invece in questi anni si è ricorso spesso alla cassa integrazione. Il ruolo strategico del pontile nella facilitazione dei collegamenti, con la previsione di un abbattimento dei costi di trasporto a beneficio degli investimenti, è ormai assodato. Vantaggi sono previsti anche per le altre aziende dell'ex Asi e dell'intero comprensorio che conta anche sulla logistica, con la presenza di piattaforme al servizio della grande distribuzione.



Giorno di sabato 27 marzo		Giorno di sabato 27 marzo	
AREA DI PACE DEL MELA	AREA DI GIAMMORO	AREA DI VILLA SAN GIOVANNI	AREA DI MILAZZO
... (list of pharmacies) (list of pharmacies) (list of pharmacies) (list of pharmacies) ...

"Potrebbe essere - ha commentato Andrea Trio, assessore ai Lavori pubblici di Pace del Mela - un volano economico per tutto l' hinterland, da Milazzo a Villafranca. Un' area industriale ferma nelle sue potenzialità



Quotidiano di Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

di sviluppo, dove negli ultimi anni non ci sono stati investimenti. Per rendere il tutto funzionale, però, serve rafforzare le infrastrutture di collegamento con i comuni vicini, con la rete autostradale, con il porto di Milazzo. Non si sta ancora lavorando su infrastrutture di supporto l' unica attività che si sta facendo è la riqualificazione della strada industriale, un progetto di alcuni anni fa che sta trovando compimento adesso.

L' area industriale dove ricadono le arterie di collegamento è dell' ex Irsap ma sta passando nelle competenze comunali, la strada di collegamento veloce abbraccia più comuni, serve quindi una sinergia tra Enti".

il parlamento pronto ad accogliere la richiesta di assarmatori

Il rinnovo dei traghetti verso il Pnrr

NICOLA CAPUZZO

Gli appelli di Assarmatori alla politica per allargare il programma di rinnovo delle flotte navali previsto dal Piano nazionale di Ripresa e Resilienza anche ai privati non sono rimasti inascoltati.

L'associazione armatoriale presieduta da Stefano Messina aveva chiesto con forza che il Piano tornasse all'impostazione originaria che prevedeva 2 miliardi d'investimento per il rinnovo della flotta navale che garantisce i collegamenti con le isole maggiori e minori e le autostrade del mare.

Tutti i politici intervenuti al convegno online avevano dato ragione ad Assarmatori e ora quel consenso si è concretizzato nei pareri espressi dalle Commissioni competenti sui trasporti di Camera e Senato.

In particolare l'8ª Commissione permanente lavori pubblici del Senato chiede che il governo preveda «maggiori investimenti nel rinnovo della flotta navale italiana, sia per raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni, che di incentivare la produzione industriale della cantieristica navale italiana, ponendo particolare attenzione ai collegamenti con le isole e al potenziamento delle autostrade del mare». La Commissione Trasporti della Camera (IX) chiede anch'essa che «si includa il trasporto marittimo privato tra i settori da coinvolgere per la ripresa sostenibile e innovativa prevedendo misure di incentivazione per il rinnovo della flotta e il miglioramento delle performance ambientali, ponendo l'attenzione sull'esigenza di garantire che gli incentivi rivolti al rinnovo e al refitting della flotta privata abbiano una ricaduta occupazionale e industriale sul territorio nazionale e europeo».

Messina nei giorni scorsi aveva detto: «Un sostegno pubblico porterebbe al rinnovo di decine di navi che riteniamo potrebbero essere costruite prevalentemente in Italia». L'ultima versione del Pnrr prevede invece uno stanziamento di 500 milioni di euro per il rinnovo della flotta navale impegnata nel trasporto pubblico locale italiano e ne limita l'applicazione.

Si parla infatti di «sostegno alle imprese di trasporto pubblico regionale e locale mediante l'adozione di un piano di appalto ad hoc a livello centrale per l'acquisto di unità navali». Le nuove unità navali saranno «assegnate alle autorità regionali e le navi saranno gestite dagli operatori di servizio all'interno del territorio degli enti locali individuati». (riproduzione riservata)



Informazioni Marittime

Focus

PNRR, tornano gli investimenti sui traghetti italiani

La Commissione Lavori pubblici del Senato e quella Trasporti della Camera ripropone un fondo per il rinnovo e il refitting della flotta privata

«Maggiori investimenti nel rinnovo della flotta navale italiana, sia per raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni che di incentivare la produzione industriale della cantieristica navale italiana, ponendo particolare attenzione ai collegamenti con le isole e al potenziamento delle autostrade del mare». Lo scrive la Commissione Lavori pubblici del Senato, includendo così nuovamente i fondi per il rinnovo della flotta di cabotaggio italiana, come richiesto più volte negli ultimi mesi dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina. I fondi - che una prima versione vedeva concretizzati in circa 2 miliardi di euro, poi depennati e ora ritornati - dovrebbero essere inseriti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, su cui nei giorni scorsi c'è stato un confronto anche con la rete di imprenditori del Meridione. Al responso della Commissione del Senato, si aggiunge anche la Commissione Trasporti della Camera, che ha chiesto al governo l'inclusione del trasporto marittimo privato «tra i settori da coinvolgere per la ripresa sostenibile e innovativa prevedendo misure di incentivazione per il rinnovo della flotta e il miglioramento delle performance ambientali, ponendo l'attenzione sull'esigenza di garantire che gli incentivi rivolti al rinnovo e al refitting della flotta privata abbiano una ricaduta occupazionale e industriale sul territorio nazionale e europeo». «Gli armatori vogliono investire per garantire servizi più efficienti e sostenibili, ma è evidente che il contesto di mercato in cui oggi si muovono è assolutamente deteriorato e non consente di sostenere da soli i costi di uno sforzo così impegnativo», ha spiegato Messina nel corso di un webinar di una settimana fa, secondo il quale «i due miliardi di euro ipotizzati dalla prima edizione del PNRR e su cui abbiamo guardato le nostre aspettative, attiverebbero oltre 7 miliardi di valore in investimenti, molti dei quali potrebbero essere catturati dall'industria nazionale della navalmeccanica, altra eccellenza che si aggiunge al sistema complessivo del trasporto marittimo completandolo ed integrandolo». - credito immagine in alto.



LOGISTICA

Il blocco di Suez si prolunga. Allarme per i noli, cala il petrolio

Inutili gli sforzi di liberare il canale: ora si teme che resti chiuso «per settimane» Il Brent ritraccia del 4%, a rischiare l'impatto più forte è il traffico dei container

SISSI BELLOMO - Le difficoltà di approvvigionamento sperimentate dalle imprese rischiano di peggiorare ulteriormente con il blocco del canale di Suez, che non sembra prossimo ad essere risolto. I transiti marittimi in quella che è la via di collegamento più rapida tra l'Asia e l'Europa potrebbero rimanere interrotti a lungo, forse addirittura «per settimane», temono alcune delle società impegnate - finora con scarsi risultati - nei lavori per disincagliare la gigantesca nave che da martedì ostruisce il passaggio di merci e materie prime tra il Mar Rosso e il Mediterraneo: un traffico che vale 9,6 miliardi di dollari al giorno secondo stime approssimative di Lloyd's List.

La navigazione - che sembrava poter riprendere almeno in parte - è stata interrotta del tutto. E se il canale non riaprirà nel giro di pochi giorni, le conseguenze potrebbero essere gravi. I rischi maggiori secondo Wood Mackenzie non riguardano tanto le forniture di petrolio: non a caso il prezzo del barile ha ripreso a scendere, del 4% nel caso del Brent, tornato sotto 62 dollari. Ad essere compromesso sarebbe piuttosto il traffico dei container, che è già nel

caos da mesi per le inefficienze provocate dal Covid: i tempi di trasporto si sono allungati a dismisura e i noli dalla Cina sono quasi quintuplicati rispetto a un anno fa, spingendosi oltre 8.500 dollari per un contenitore da 40 piedi.

Nell'ultimo mese c'è stata finalmente un'inversione di tendenza, che faceva sperare in un graduale ritorno alla normalità. Ma le tensioni ora rischiano di riaccendersi.

L'ingorgo di navi all'interno o in prossimità del canale è aumentato: ieri a metà giornata se ne contavano già oltre 200, una cinquantina in più rispetto al giorno precedente. Potrebbe crescere ancora e questo è già di per sé un problema: «Potrebbe aggravare la carenza di container - spiega Alan Murphy di Sea-Intelligence - perché le scatole bloccate sulle navi non possono tornare in Asia per essere di nuovo riempite».

Il pessimismo sta tuttavia convincendo gli armatori a rassegnarsi a un cambio di rotta: la possibilità è stata prospettata ai clienti anche da Moller Maersk e Hapag Lloyd, due colossi nel segmento delle portacontainer. Il problema è che per evitare Suez bisogna circumnavigare l'Africa, con il passaggio del Capo di Buona Speranza: un'opzione molto più costosa e che allunga i tempi di trasporto dall'Asia di almeno 7 giorni, il doppio nel caso delle petroliere.

Del resto ogni tentativo di spostare la Ever Given, arenatasi di traverso nel canale egiziano, finora è andato a vuoto. Si tratta di una nave enorme e pesantissima: una portacontainer ultra large da ben 20mila Teu, lunga come tre campi da calcio, che stava viaggiando a pieno carico. Sarà forse necessario alleggerirla per rimetterla a galla, disincastrandola dalle rive sabbiose in cui sia la prua che la poppa sono andate a incunearsi. Inoltre è ormai chiaro che serviranno mezzi e attrezzature speciali: «Bisognerà trasferirle sul posto e non sono dietro l'angolo», ha spiegato alla tv olandese Peter Berdowski, ceo di Boskalis, società che partecipa alle operazioni.

Per riaprire Suez, avverte il manager, «potrebbero volerci giorni o settimane». Altri continuano a sperare nell'aiuto dell'alta marea, che comunque rischia di non salire a sufficienza almeno fino al 30 marzo.





Egitto

Suez fermo per settimane: ora qui c'è il rischio prezzi

Che succede? - Liberare il Canale dal cargo incagliato porterà via tempo e gli effetti sul commercio marittimo, già sotto stress, saranno enormi: merci bloccate e costi in salita

Alessandro Bonetti

Era successo solo cinque volte in oltre 150 anni che il Canale di Suez fosse chiuso alla navigazione. Nelle due occasioni più famose (fra 1956 e 1957 e fra 1967 e 1975) i motivi furono politici e militari. Questa volta la ragione è molto più banale. La nave Ever Given, battente bandiera panamense, si è arenata, impedendo alle altre imbarcazioni di passare: costruito nel 2018, il cargo veniva dalla Cina ed era diretto a Rotterdam.

Nel 2004 l'incagliamento di una petroliera russa aveva provocato una chiusura di tre giorni. Oggi i 400 metri di lunghezza e le 220mila tonnellate della Ever Given creano qualche problema in più: per la società incaricata del recupero ci potrebbero volere settimane. Nel frattempo, si sta formando una coda impressionante ai due sbocchi del canale: sarebbero più di 200 le navi già in attesa.

In gergo tecnico i passaggi come Suez sono definiti "punti di strozzatura" (chokepoints).

Suez è considerato, insieme al canale di Panama e agli stretti di Malacca e Hormuz, un chokepoint di rilevanza strategica.

Ogni giorno, circa 50 navi lo attraversano. Il 10% del commercio globale passa da lì. Un report di **Assoport** di tre anni fa stimava che nel 2015 circa un terzo del tonnellaggio delle merci in entrata e in uscita dall'Italia percorreva il canale.

Parlare di strozzatura è una metafora che evoca efficacemente anche la situazione delle catene di approvvigionamento, in particolare quelle fra Asia ed Europa. La situazione del trasporto marittimo non è di certo rosea. Già a novembre, nel suo rapporto annuale sullo shipping, l'Unctad stimava per il 2020 un calo in volume del 4,1%. Ma proprio allora le tariffe di nolo, che erano cresciute in estate a livello globale, hanno iniziato ad aumentare vertiginosamente sulla rotta Asia-Europa. Il costo per trasportare via mare un container da 12 metri è passato da 2mila dollari a novembre a 9mila a gennaio, come già raccontato dal Fatto: un picco a cui è poi seguita una stabilizzazione su livelli alti.

Qual è la ragione? Nella seconda metà del 2020 la domanda occidentale di beni asiatici era tornata a crescere, portando alle stelle le tariffe di nolo. Allo stesso tempo, però, il governo cinese aveva chiesto alle compagnie marittime di mettere dei tetti ai costi di trasporto, per evitare danni alle esportazioni: da una parte il commercio sulla rotta pacifica si è intensificato, dall'altra i container disponibili per portare merci in Europa sono diminuiti, spingendo ulteriormente al rialzo le tariffe fra la Cina e il Vecchio continente. Il risultato? Da novembre il costo della rotta sino-mediterranea è più che triplicato, mentre il costo di quella sino-americana è cresciuto molto meno (+11%, dati Freightos Baltic Index).

Ora il blocco di Suez aumenterà ulteriormente i costi, oltre a ritardare le consegne e a esacerbare la scarsità di container in Asia, alimentando un circolo vizioso. Si parla già di tentare la via alternativa (e molto più lunga) intorno al Capo di Buona Speranza. Ma ciò farebbe crescere ancora di più le spese di trasporto. Intanto i future sulle tariffe di



nolo hanno fatto un balzo e gli effetti si sono fatti sentire anche su altri mercati. Il prezzo del greggio è salito di circa il 6% dopo l' incidente, per poi normalizzarsi.

Queste turbolenze si aggiungono alla crescita sostenuta negli ultimi tempi del costo delle materie prime. In questo scenario, le aziende potrebbero essere spinte ad accumulare più scorte per far fronte all' instabilità delle catene di approvvigionamento e ad aumentare i prezzi, scaricando così sui consumatori



Il Fatto Quotidiano

Focus

i maggiori costi.

L' inflazione - tanto temuta a causa dei maggiori deficit dovuti alla crisi e, ancor prima, dell' espansione monetaria delle Banche centrali - potrebbe verificarsi per un fattore del tutto diverso: i colli di bottiglia di una globalizzazione fragile.

L' INCIDENTE NEL CANALE

L' ingorgo di Suez può durare settimane Auto e cellulari, materie prime alle stelle

La porta-container arenata blocca trecento navi. In tilt il commercio mondiale

DI ETTORE LIVINI

Il Canale di Suez potrebbe rimanere bloccato «per settimane». E il più grande ingorgo della storia del traffico marittimo (ci sono quasi 300 navi imbottigate a nord e sud del corridoio d' acqua che collega Mediterraneo e Mar Rosso) rischia di mandare in tilt il commercio mondiale.

I lavori febbrili per disincagliare la Ever Given - la porta-container lunga 400 metri che si è arenata all' ingresso meridionale - non hanno ottenuto fino alla serata di ieri alcun risultato. Le ruspe stanno provando a liberare la prua, incastrata dal vento sulla sponda orientale. Due draghe stanno scavando la sabbia sotto la carena. L' acqua di zavorra è stata scaricata e otto rimorchiatori spingono a piena potenza per liberare la «balena spiaggiata», come l' ha definita Peter Berdowski, ad di Boskalis, l' azienda (allora si chiamava Smit Salvage) che si è occupata del recupero della Costa Concordia dalle acque del Giglio. Il gigante grande come l' Empire State Building non si è però mosso di un millimetro. «E non possiamo escludere che per sbloccare la situazione ci vogliano settimane», ha vaticinato Boskalis.

L' ipotesi di una chiusura prolungata del Canale di Suez ha mandato in fibrillazione gli armatori mondiali. Il trasporto merci sta già vivendo, causa pandemia, un momento complicatissimo: i container sono introvabili e il loro prezzo tra Europa e Cina, per dare un' idea, è quadruplicato in pochi mesi.

I protocolli sanitari hanno rallentato le operazioni in porto e in quelli Usa c' è in media una coda di 90 navi per lo scarico.

Il blocco di Suez, dove transitano il 30% dei container, il 10% delle merci e il 4,4% del petrolio mondiali rischia di essere la goccia che fa traboccare il vaso. Mettendo in difficoltà filiere come quella dell' auto, dei telefonini e della plastica in sofferenza per la carenza di materie prime (dai chip ai polimeri) e per i prezzi alle stelle delle forniture.

Maersk ha detto ieri di essere pronto a dirottare via aria (anche se i cargo aerei sono quasi tutti esauriti) e via terra le spedizioni ritardate. Hapag Lloyd «deciderà nelle prossime ore se rinunciare a passare da Suez e circumnavigare l' Africa sulla rotta Europa-Cina», una deviazione di sei-sette giorni che alza di molto i costi del viaggio.

La Russia invece ha colto la palla al balzo per sponsorizzare la rotta artica per unire Asia ed Europa. Tragitto che darebbe a Mosca grandi vantaggi geopolitici. «Se anche la situazione si sbloccasse in tempi relativamente brevi, le conseguenze dell' incidente dell' Ever Given dureranno per parecchio tempo - ha spiegato Leon Willems, portavoce del porto di Rotterdam - . Ci vorranno giorni per scaricare le navi bloccate una volta che arriveranno tutte assieme a destinazione». Il blocco del canale - calcolano i Lloyd' s di Londra - coinvolge circa 9,6 miliardi di merci al giorno.

I mercati, per ora, mantengono i nervi saldi. Il petrolio, dopo il balzo del 6% di mercoledì, ha frenato ieri con un calo del 4%. Le banche d' affari invece sono più preoccupate: «Se lo stop al traffico durasse a lungo - ha scritto in un report JP Morgan - ci sarebbero conseguenze importanti sul commercio globale, un' impennata dei costi per trasporto, nuovi rialzi delle materie prime e una spinta all' inflazione».





gravi i danni Se la Ever Given non sarà disincagliata in fretta

Suez allarma la logistica

A rischiare i maggiori effetti negativi in termini di disservizi, ritardi ed extra-costi sui prodotti finiti è il trasporto marittimo containerizzato

PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO

A ormai tre giorni dal suo incaglio, la nave portacontainer Ever Given è ancora ferma immobile nel tratto di Canale di Suez, interrompendo di colpo gli scambi commerciali via mare fra Oriente e Occidente, tenendo in apprensione manifattura e consumi, anche in Italia, perché la questione non sarà di facile e imminente risoluzione. «Seguiamo con apprensione la vicenda della maxi portacontainer Ever Given», ha spiegato Andrea Scarpa, vicepresidente di Fedespediti, Federazione nazionale delle società di spedizione merci. «Una sospensione prolungata della navigazione a Suez potrebbe avere effetti molto negativi sulla continuità della supply chain marittima, già messa a dura prova da un anno di blank sailing ovvero partenze cancellate, container vuoti introvabili, noli quintuplicati e congestione dei porti». Non solo. Secondo Boskalis, gruppo che controlla la società Smit Salvage impegnata nelle operazioni di salvataggio, potrebbero volerci settimane per liberare il Canale, a seconda di come evolverà la situazione.

A preoccupare la logistica internazionale sono soprattutto i possibili effetti in termini di ritardi, extra-costi e disservizi sui prodotti finiti che devono viaggiare fra Asia ed Europa. Importatori ed esportatori temono (a ragione) che il blocco di Suez possa aggravare la già critica situazione dei carichi containerizzati nel trasporto marittimo. «Più il blocco del Canale di Suez proseguirà, maggiori saranno probabilità e impatto di una nuova tornata di blank sailing tra un mese», va infatti ripetendo Lars Jensen di SealIntelligence Consulting. Questo perché le linee marittime non saranno in grado di far recuperare i giorni di navigazione persi alle navi ferme in coda o dirottate verso il Capo di Buona Speranza. Anche quando il canale egiziano sarà riaperto l'unico modo per rimettere in ordine la programmazione operativa delle linee sarà riposizionare alcune navi e far ripartire la rotazione dal capolinea, azione che inevitabilmente si tradurrà in tempi di percorrenza più lunghi, maggiore domanda di trasporto da parte dei caricatori e quindi minore capacità di stiva disponibile. Almeno finché la situazione non si sarà normalizzata. Chi spedisce ora merci dal Far East all'Europa dovrà attendere metà giugno prima che arrivi a destinazione. «Il blocco di Suez è un altro duro colpo al trasporto marittimo di carichi containerizzati, da mesi affamato di capacità di stiva a causa della pandemia», ha sottolineato Jansen.

«A farne le spese saranno soprattutto le aziende che hanno optato per una catena della fornitura corta e che non dispongono di un ampio stock di prodotti», ha aggiunto Glenn Koepke di FourKites, società di software per la logistica. «Di norma gli importatori stimano 2-5 giorni per l'arrivo a destinazione delle spedizioni via mare, che possono incorrere in ritardi ad esempio legati alle procedure di sdoganamento. Quindi se il blocco del canale dovesse risolversi in pochi giorni le conseguenze sulle catene logistiche potrebbero essere trascurabili. Altrimenti saranno gravi». (riproduzione riservata)



Informare

Focus

Oltre 200 navi sono in attesa del ripristino del transito nel canale di Suez

La Suez Canal Authority prospetta un massiccio intervento di dragaggio Sono oltre 200 le grandi navi ferme in attesa di poter attraversare il canale di Suez, il cui transito è ancora impedito dall' arenamento nella via d' acqua egiziana della grande portacontainer Ever Given avvenuto martedì. Attualmente all' ingresso sud del canale sono ferme oltre 100 grandi navi, all' ingresso nord del canale di Suez ce ne sono quasi 80 e quelle bloccate nel canale, in gran parte riunite nel Grande Lago Amaro, sono più di 20. In condizioni di normalità il canale egiziano viene attraversato da circa 40-80 navi al giorno. Lo scorso mese di febbraio nel canale sono transitate una media di 55 navi al giorno, di cui 26 dirette verso sud e 29 navi dirette a nord. Mentre il transito nella via d' acqua è tuttora bloccato essendo ancora in corso le operazioni per rimuovere la portacontenitori arenata, l' Autorità del Canale di Suez ha inteso assicurare in qualche modo la comunità internazionale dello shipping evidenziando che l' olandese SMIT, una delle principali società mondiali di rimorchio e soccorso marittimo che è stata convocata in qualità di consulente, ha elogiato le misure sinora adottate dalla Suez Canal Authority in occasione di un incontro con l' ente egiziano nel corso del quale sono state discusse le modalità per ripristinare il galleggiamento della nave, inclusa - ha specificato l' Autorità egiziana - la possibilità di eseguire lavori di dragaggio attorno alla Ever Given con l' intervento di draghe dell' authority egiziana. Attività di dragaggio che sono comunque già state avviate con l' intervento di due draghe dell' Autorità del Canale di Suez, la Mashhour e la 10 th of Ramadan . Inoltre a terra vengono utilizzati quattro escavatori per rimuovere la sabbia che intrappola la parte anteriore della nave, mentre in acqua sono all' opera nove rimorchiatori.

inforMARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli amanti del trasporto.

25 marzo 2021

Oltre 200 navi sono in attesa del ripristino del transito nel canale di Suez

La Suez Canal Authority prospetta un massiccio intervento di dragaggio

Sono oltre 200 le grandi navi ferme in attesa di poter attraversare il canale di Suez, il cui transito è ancora impedito dall' arenamento nella via d'acqua egiziana della grande portacontainer Ever Given avvenuto martedì. Attualmente all'ingresso sud del canale sono ferme oltre 100 grandi navi, all'ingresso nord del canale di Suez ce ne sono quasi 80 e quelle bloccate nel canale, in gran parte riunite nel Grande Lago Amaro, sono più di 20.

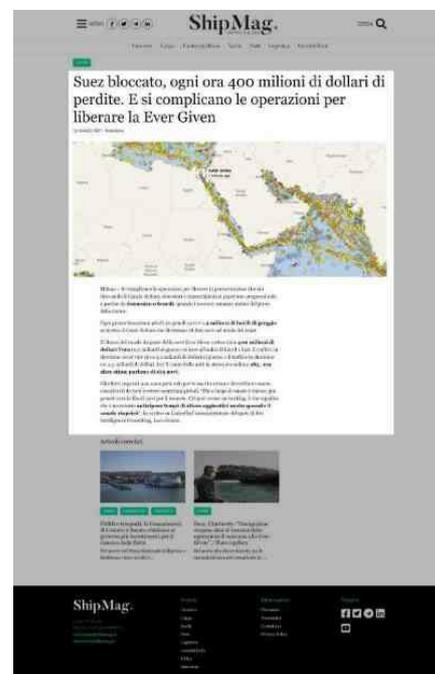
In condizioni di normalità il canale egiziano viene attraversato da circa 40-80 navi al giorno. Lo scorso mese di febbraio nel canale sono transitate una media di 55 navi al giorno, di cui 26 dirette verso sud e 29 navi dirette a nord.

Mentre il transito nella via d'acqua è tuttora bloccato essendo ancora in corso le operazioni per rimuovere la portacontenitori arenata, l'Autorità del Canale di Suez ha inteso assicurare in qualche modo la comunità internazionale dello shipping evidenziando che l'olandese SMIT, una delle principali società mondiali di rimorchio e soccorso marittimo che è stata convocata in qualità di consulente, ha elogiato le misure sinora adottate dalla Suez Canal Authority in occasione di un incontro con l'ente egiziano nel corso del quale sono state discusse le modalità per ripristinare il galleggiamento della nave, inclusa - ha specificato l'Autorità egiziana - la possibilità di eseguire lavori di dragaggio attorno alla Ever Given con l'intervento di draghe dell'authority egiziana. Attività di dragaggio che sono comunque già state avviate con l'intervento di due draghe dell'Autorità del Canale di Suez, la Mashhour e la 10th of Ramadan. Inoltre a terra vengono utilizzati quattro escavatori per rimuovere la sabbia che intrappola la parte anteriore della nave, mentre in acqua sono all'opera nove rimorchiatori.

Leggi le notizie in formato A3 sul tuo smartphone, download il servizio gratuito.

Suez bloccato, ogni ora 400 milioni di dollari di perdite. E si complicano le operazioni per liberare la Ever Given

Milano Si complicano le operazioni per liberare la portacontainer che sta bloccando il Canale di Suez. Scavatori e rimorchiatori si aspettano progressi solo a partire da domenica o lunedì, quando i soccorsi saranno aiutati dal picco della marea. Ogni giorno transitano più di 50 grandi navi e 1,9 milioni di barili di greggio attraverso il Canel di Suez che diventano 18.829 navi nel totale del 2020. Il blocco del canale da parte della nave Ever Given costa circa 400 milioni di dollari l'ora (9,6 miliardi al giorno) in base all'analisi di Lloyd's List: il traffico in direzione ovest vale circa 5,1 miliardi di dollari al giorno e il traffico in direzione est 4,5 miliardi di dollari. Ieri il conto della navi in attesa era salito a 185 , ma altre stime parlano di 165 navi. Gli effetti negativi non sono però solo per le navi in attesa e dovrebbero essere considerati da tutti i vettori marittimi globali. Più a lungo il canale è chiuso, più grande sarà la fila di navi per il transito. Ciò può creare un backlog, il che significa che è necessario anticipare tempi di attesa aggiuntivi anche quando il canale riaprirà, ha scritto su LinkedIn l'amministratore delegato di Sea Intelligence Consulting, Lars Jensen.



Shipping Italy

Focus

Cesare d'Amico: Due saranno i comparti dello shipping più toccati dal blocco di Suez

Cesare d'Amico, al timone insieme al cugino Paolo del gruppo d'Amico Società di Navigazione, è uno degli armatori più esperti sul panorama italiano, ha alle spalle molti anni di carriera nello shipping, eppure è rimasto anche lui sorpreso e colpito dall'incaglio della nave Ever Given nel canale di Suez. Si tratta di una situazione completamente nuova e che dunque genera inevitabilmente incertezza dice a SHIPPING ITALY. Noi non abbiamo nostre navi direttamente coinvolte al momento, nessuna di quelle in coda o rimaste nel canale, anche se alcune fra una decina di giorni avrebbero in previsione di avvicinarsi per attraversarlo. La questione in ogni caso li riguarda solo indirettamente perché, essendo navi fissate a tempo, sarà il noleggiatore a decidere come comportarsi. Se circumnavigare l'Africa o scommettere su una rapida risoluzione del blocco. Al momento sono fiducioso che in un tempo breve il canale venga almeno parzialmente riaperto al transito prosegue l'armatore romano. Il Gruppo d'Amico ha calcolato che nel 2020 le sue navi, considerando sia le bulk carrier che le tanker, hanno effettuato 70 transiti via Suez, dunque una media di una nave ogni cinque giorni. Dalle ultime informazioni che abbiamo appreso sembrerebbe che la situazione sia più complicata di quanto si pensasse fino a ieri. Il tutto è complicato dalla mole della nave che si sta ora pensando di alleggerire in modo da liberarla approfittando anche di un'alta marea prevista per i prossimi giorni aggiunge ancora d'Amico. L'unica alternativa sennò è quella di circumnavigare l'Africa: Un'alternativa onerosa precisa sia perché richiede almeno 7 giorni in più di navigazione, sia perché comporta un consumo extra di carburante approssimativamente pari a mille tonnellate di bunker. Ai prezzi attuali sono quasi 500mila dollari in più, anche se è vero che si risparmierebbe la tariffa per l'attraversamento del canale. Secondo il vertice della shipping company romana alcuni settori dello shipping saranno colpiti più di altri: Il più toccato sarà il trasporto di container perché circa il 50% delle navi transita normalmente attraverso il canale di Suez mentre ad esempio le navi porta prodotti raffinati dovrebbero essere scarsamente o per nulla colpite. La questione semmai riguarda più direttamente le navi che trasportano petrolio greggio. C'è poi una direttrice che da questo incidente potrà subire effetti rilevanti: Per i traffici marittimi fra Mar Nero e Asia l'opzione di circumnavigare l'Africa comporterebbe un allungamento dei viaggi di 20 giorni. Lungo questa direttrice vengono trasportati soprattutto grano, fertilizzanti e altre rinfuse. Dunque un impatto sul dry bulk potrebbe farsi sentire. Lecito attendersi ora un possibile aumento dei noli se i traffici marittimi dovessero effettuare viaggi più lunghi migliorando il rapporto tonnellate/miglia? A prima vista la risposta sembrerebbe essere affermativa ma Cesare d'Amico ha una visione diversa: Il contraccolpo potrebbe essere negativo all'inizio perché sorgerebbero costi elevati con un'incidenza variabile da commodity a commodity. Per il dry bulk, dove il mercato si stava progressivamente consolidando, non vorrei che quanto accaduto possa innescare nervosismo e vedere il mercato dei noli scendere. Le ultime riflessioni le dedica al gigantismo navale, rispondendo così alla domanda se incidenti come questi possano rimettere in discussione il valore e la convenienza di scafi così grandi dimensionalmente. La storia del trasporto marittimo ci ha insegnato che indietro non si torna. È vero che le petroliere Vlcc nei decenni passati erano arrivate anche a 500.000 tonnellate di portata e oggi non superano le 300.000 ma non per una questione di dimensioni, bensì di convenienza economica. Mi pare che gli armatori del settore container siano tutti convinti dell'economie di scala generate da queste navi che dunque hanno una loro logica. Certo, dal punto di vista tecnico, bisognerà fare qualche passo avanti in termini di sicurezza. Nicola Capuzzo



Shipping Italy

Focus

La proroga delle concessioni disposta dal Decreto Rilancio posticipa anche i relativi piani di impresa

Estratto di un contributo a firma dell'avv. Simone Gaggero * * Studio Nctm Come ben noto, il nostro governo ha assunto iniziative specifiche per far fronte al calo dei traffici nei porti italiani determinato dalla pandemia ed alle gravi conseguenze economiche che ne sono derivate per gli operatori. Tra queste iniziative rientra, in particolare, la proroga automatica di 12 mesi disposta dall'art. 199, comma 3, lett. b) del Decreto Rilancio delle concessioni ex art. 18 L. 84/94. Non intendiamo esprimere qui un giudizio rispetto alla misura sopra citata, già oggetto di attenzioni peraltro anche da parte dell'AGCM, bensì porci semplicemente un tema che parrebbe non essere stato considerato (quantomeno in forma esplicita) dal legislatore, ma che risulta cruciale per i concessionari. Il tema è il seguente: l'art. 199, comma 3, lett. b) del Decreto Rilancio ha disposto la proroga delle concessioni ex art. 18 della legge portuale, ma nulla ha stabilito rispetto ai termini dei piani di impresa e di investimento che a tali concessioni sono sottesi. Possono dunque intendersi prorogati anche i termini dei piani di impresa e, soprattutto, dei piani di investimento dei concessionari? [] La durata stessa delle concessioni dipende in larga parte proprio dagli investimenti programmati dal concessionario, in uno, naturalmente, con i volumi di traffico che lo stesso concessionario si impegna a realizzare. Già sulla scorta di questa primissima considerazione, parrebbe ragionevole affermare che qualora venga traslato in avanti di un anno il termine di una concessione debbano ritenersi parimenti traslati in avanti di un anno i termini dei piani di impresa e di investimento che a quella concessione sono sottesi. Andando poi a ragionare più a fondo sulla norma in commento e considerando il contesto generale delle iniziative in cui la stessa risulta inserita [], riterremo possibile scorgere nell'intenzione del legislatore la volontà in pratica di abbonare in qualche modo ai concessionari l'anno appena trascorso (come se fosse consentita l'espressione un anno perso e quindi da recuperare: da qui, potrebbe ritenersi, la ratio della proroga automatica di 12 mesi). [] Un altro dato di fatto, che riterremo oggettivo, è il seguente: la pandemia ha scombussolato i piani degli operatori e determinato un'obiettiva incertezza circa l'andamento dei traffici nel prossimo futuro. [] È possibile pensare che i piani di impresa e di investimento dei concessionari non possano essere scalfiti da un evento come la pandemia e dalla crisi e dall'incertezza sul futuro che questa ha determinato? A nostro parere non è possibile e, anzi, è legittimo anche in base al principio di buona fede che deve regolare i contratti e tra questi le concessioni ritenere che i piani di impresa e di investimento debbano essere riletti alla luce dello scenario in cui ci troviamo oggi. Considerando quindi, da un lato, l'annus horribilis appena vissuto e, dall'altro, l'incertezza che tale anno ha gettato sul futuro, riterremo sussistere valide ragioni per poter affermare che anche i termini dei piani di impresa e di investimento debbano potersi ritenere quantomeno congelati per l'anno appena passato (a fronte della proroga automatica delle relative concessioni disposta dal Decreto Rilancio). Ciò non toglie, naturalmente, che gli impegni assunti dai concessionari debbano da questi essere rispettati, ma non ci parrebbe corretto fingere che nel 2020 nulla sia accaduto e considerare conseguentemente intangibili i termini previsti nei piani di impresa e di investimento. Tali termini, al contrario, ci parrebbero suscettibili di scivolamenti in avanti di pari passo con gli scivolamenti in avanti dei termini di durata delle concessioni (che sui piani di impresa e di investimento, come abbiamo detto, trovano il loro fondamento). [] Per concludere: nel silenzio del legislatore e fatte naturalmente salve tutte le situazioni contingenti di ciascun singolo concessionario o di ciascun singolo porto, riterremo legittimo pensare che la proroga automatica delle concessioni disposta dal Decreto Rilancio possa (rectius: debba) portare con sé anche



Shipping Italy

Focus

una proroga dei termini fissati nei piani di impresa e di investimento che a tali concessioni sono sottesi.

Shipping and Transport Bulletin

Focus

PNRR e fondi per il rinnovo della nostra flotta traghetti: perché l'aiuto è possibile

Nel mese di gennaio, il Consiglio dei Ministri ha approvato l'ultima bozza del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). Trattasi di una bozza che, soprattutto alla luce delle ultime novità sul fronte politico, potrà essere oggetto di ampie modifiche (si parla persino di totale riscrittura), ma che ci consente in ogni caso di svolgere una riflessione. Come noto, il PNRR rappresenta il documento nel quale il Governo italiano ha raccolto/dovrà raccogliere i progetti che intenderebbe finanziare con le risorse assegnate al nostro Paese nell'ambito del c.d. Recovery fund. Non intendiamo qui entrare nel merito della bozza di PNRR né tantomeno esprimere un giudizio sui progetti che vi sono contenuti, salvo notare la mancanza - nell'ambito dei fondi destinati alla transizione energetica - di un supporto al rinnovo della nostra flotta di traghetti (rinnovo cui si era in precedenza ipotizzato di dedicare significative risorse). Ci è parso di intendere che l'azzeramento di tali risorse sarebbe avvenuto anche in conseguenza del timore della politica che eventuali finanziamenti diretti al rinnovo della predetta flotta avrebbero potuto essere censurati a livello unionale per un asserito contrasto con la normativa vigente in materia di aiuti di stato. Al riguardo, tuttavia, ci sia consentito osservare come il tema degli aiuti per il rinnovo delle flotte fosse già stato affrontato a livello unionale nell'ormai lontano 2004. Ci riferiamo, in particolare, alla Comunicazione C(2004) 43 della Commissione europea - Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi - e segnatamente all'art. 5 di tale comunicazione. Detto articolo prevede, in sostanza, quanto segue: gli aiuti per il rinnovo della flotta non sono comuni in altri modi di trasporto (ad esempio, il trasporto su strada, aereo) poiché tendono a provocare distorsioni della concorrenza. La Commissione europea ha dunque concesso tali regimi soltanto nei casi in cui quest'ultimi fossero rientrati in una riforma strutturale capace di ridurre la capacità globale. In ogni caso, gli investimenti in nuove navi devono rispettare il Regolamento (CE) n. 1540/98 o qualsiasi altra disposizione comunitaria che lo sostituisca; possono comunque considerarsi ammissibili gli aiuti di Stato che, per ragioni ambientali e di sicurezza, forniscono incentivi finalizzati a conformare le navi immatricolate nell'Unione a standard più rigorosi delle norme vincolanti in materia di sicurezza e di ambiente, stabilite nelle convenzioni internazionali; possono essere altresì consentiti gli aiuti previsti per le società di navigazione attive nelle regioni svantaggiate soltanto quando è evidente che i vantaggi - procurati da tali regimi di aiuto - andranno a beneficio delle suddette regioni entro un certo periodo di tempo. La Commissione europea è poi di recente tornata sul tema con la Comunicazione C (2020) 789 al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni (Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro) (nel prosieguo Comunicazione C (2020) 789) del 9 dicembre 2020, prevedendo un piano per consentire all'Unione Europea di diventare un'economia a impatto climatico zero entro il 2050. Per realizzare questo cambiamento sistemico, la Commissione europea considera necessario: a) rendere più sostenibili tutti i modi di trasporto; b) rendere le alternative sostenibili ampiamente disponibili in un sistema di trasporto multimodale; c) porre in essere i giusti incentivi per guidare la transizione. Nell'ambito delle misure per una connettività inclusiva previste dal punto 74 e seguenti della Comunicazione C (2020) 789, la Commissione europea ha ritenuto che la normativa in materia di aiuti di Stato debba tener conto dell'importanza della transizione del settore dei trasporti verso la sostenibilità ambientale. Per quanto concerne la nostra Industry, la Commissione europea ha espressamente previsto quanto segue al punto 81 della





Shipping and Transport Bulletin

Focus

trasporto, al fine di garantire una più rapida diffusione delle opzioni tecnologiche a basse e a zero emissioni, nonché la salvaguardia della leadership tecnologia della base produttiva dell'UE (anche, appunto, attraverso idonei regimi di rinnovo); la necessità di ricorrere maggiormente agli appalti pubblici (congiunti e transfrontalieri) all'interno dell'Unione Europea, al fine di consentire la realizzazione dei progetti in conformità con il principio dell'offerta economicamente più vantaggiosa e quindi, contribuire a far raggiungere gli obiettivi dichiarati dalla Commissione europea in modo più efficace sotto il profilo dei costi; l'importanza di fornire il sostegno al rinnovo delle flotte, sebbene prestato in linea con gli obblighi internazionali dell'Unione Europea in materia di sovvenzioni e con le norme in materia di aiuti di Stato, al fine di preservare un prospero ecosistema produttivo in settori in cui l'Europa detiene un vantaggio tecnologico strategico (come, ad esempio, proprio nella industria navale). Alla luce di tutto quanto precede, parrebbe ragionevole affermare - a nostro avviso - che gli eventuali finanziamenti destinati al rinnovo della flotta traghetti italiana non possano essere aprioristicamente ritenuti in contrasto con la normativa vigente in materia di aiuti di Stato. Tanto è vero che, al punto 78 della summenzionata Comunicazione, la Commissione europea ha anche evidenziato l'importanza di rendere maggiormente accessibili i finanziamenti alle PMI intenzionate ad investire sull'ammodernamento della flotta e sull'implementazione di ulteriori soluzioni innovative ed ecologiche a beneficio della sostenibilità ambientale. In detto contesto, tale obiettivo potrà essere raggiunto, tra le varie ipotesi, tramite un sostegno specifico e regimi semplificati di sostegno finanziario. Data l'occasione - forse irripetibile - offerta dal Recovery Plan, auspichiamo dunque che il nostro Governo sappia porre in essere le scelte migliori rispetto ai progetti meritevoli di essere finanziati per un effettivo rilancio del Paese ed in questo senso preveda anche (naturalmente nel rispetto della normativa e delle procedure vigenti in materia di aiuti di Stato) la messa a disposizione di adeguati fondi dedicati al rinnovo della nostra flotta traghetti in una prospettiva di sviluppo anche in termini di maggiore attenzione all'ambiente, come richiesto dalla stessa Unione Europea.

Shipping and Transport Bulletin

Focus

Never Back Down: le AdSP italiane non si arrendono e valutano di impugnare la decisione della Commissione Europea sulla tassazione dei porti italiani

Torniamo ancora una volta su un tema che è sulla bocca di tutti da ormai anni: la tassazione dei porti italiani. I nostri lettori ricorderanno che la Commissione Europea aveva avviato nel lontano 2013 una verifica sulla tassazione dei porti europei e su eventuali altre forme di sostegno per diversi tipi di investimenti relativi ai porti o per la gestione degli stessi. La Commissione Europea aveva infatti ritenuto importante disporre di condizioni stabili ed eque in materia di concorrenza interportuale nell'Unione Europea. A seguito di tali verifiche, nel 2018, la Commissione aveva inviato le proprie valutazioni preliminari all'Italia, in merito al regime di tassazione dei porti italiani, invitando quest'ultima a presentare le proprie osservazioni. A seguito di un lungo iter, nel 2019 la Commissione ha invitato l'Italia ad adottare misure atte a garantire che le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) che svolgono attività economiche siano assoggettate all'imposta sul reddito delle società allo stesso modo delle altre imprese. L'Italia ha respinto tale proposta e, pertanto, la Commissione ha ritenuto di aprire il procedimento ex art. 108, par. 2 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). La Commissione Europea all'esito della procedura di cui sopra in data 4 dicembre 2020, ha emanato la propria decisione (Decisione)⁵ in merito alla tassazione dei porti italiani concludendo che: (i) L'esenzione dall'imposta sul reddito delle società a favore delle AdSP italiane costituisce un aiuto di Stato esistente ai sensi del TFUE che è incompatibile con il mercato interno. (ii) È pertanto opportuno che le autorità italiane pongano fine al predetto regime di aiuti abolendo l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società di cui godono le AdSP. È opportuno che tale misura venga adottata entro due mesi dalla data di notifica della presente decisione e che essa si applichi, al più tardi, ai redditi generati da attività economiche a partire dall'inizio dell'esercizio fiscale successivo a quello dell'adozione della misura e comunque nel 2022. La Commissione ha inoltre raccomandato disamina della normativa italiana ed ha attentamente valutato le osservazioni pervenute dall'Italia e dalle altre parti interessate, non ritenendole però sufficienti per considerare il regime della tassazione dei porti italiani compatibile con la normativa sugli aiuti di Stato. Ricordiamo brevemente senza pretesa di esaustività a tutela della sintesi che il presente contesto impone come la difesa dell'Italia (e delle altre parti interessate che hanno presentato le proprie osservazioni) si sostanziasse nei seguenti punti principali: § Le AdSP sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. Pertanto, le AdSP non sono imprese e non svolgono attività economiche. § L'assentimento delle concessioni da parte dell'AdSP avviene senza scopo di lucro. Infatti l'aggiudicazione di concessioni portuali da parte delle AdSP è un'attività di regolamentazione finalizzata ad un'assegnazione più produttiva delle infrastrutture portuali nell'interesse della comunità portuale e degli utenti del porto. § I canoni concessori non costituiscono corrispettivi per la fornitura di servizi o per l'offerta di beni. Questo perché vi è una sostanziale differenza tra l'assegnazione di proprietà demaniali ai concessionari e la locazione di tali beni. I diritti conferiti dalle AdSP ai concessionari sono più limitati di quelli di un locatario tipico in un rapporto di locazione intrattenuto nel quadro dei modelli tradizionali di landlord port authority, come dimostrano le seguenti specificità del sistema italiano: i) l'uso esclusivo della proprietà pubblica da parte del concessionario non deve essere contrario all'interesse pubblico; ii) le AdSP possono in qualsiasi momento revocare le concessioni per specifiche ragioni legate all'utilizzo del mare o per



altri motivi di interesse pubblico, nel qual caso il concessionario non ha diritto ad alcuna compensazione; iii) la riscossione dei canoni



Shipping and Transport Bulletin

Focus

è effettuata mediante procedimenti di esecuzione simili a quelli utilizzati in caso di debiti fiscali; iv) alla scadenza delle concessioni, la proprietà dello Stato ritorna a disposizione delle **AdSP** e le opere e gli interventi di miglioramento restano di proprietà dello Stato, senza che il concessionario riceva alcun pagamento o rimborso per tali opere e interventi di miglioramento. § Inoltre, i canoni sono stabiliti per legge e hanno le caratteristiche di imposte versate dal concessionario allo Stato tramite le **AdSP** in cambio dell'accesso al mercato delle attività economiche portuali, in particolare per l'esecuzione di operazioni e servizi che prevedono l'utilizzo del demanio. Ne consegue che le **AdSP** non esercitano alcuna attività economica, in quanto non sono in grado di intervenire a livello di quello che costituisce l'elemento principale di qualsiasi operazione economica realizzata a condizioni di mercato, vale a dire il prezzo del servizio. § Infine, la giurisprudenza⁶ indica che, nei limiti in cui un ente pubblico svolga un'attività economica che può essere dissociata dall'esercizio dei suoi pubblici poteri, in ordine a una siffatta attività tale ente agisce come impresa mentre, qualora la suddetta attività economica sia indissociabile dall'esercizio dei suoi pubblici poteri, tutte le attività svolte da tale ente rimangono attività che si ricollegano all'esercizio dei suddetti poteri⁷. La Commissione Europea, dopo un'attenta valutazione ha ribadito i principi già da tempo stabiliti e ritenuto quanto segue: § Secondo la giurisprudenza dell'UE, la nozione di impresa abbraccia qualsiasi entità che esercita un'attività economica, a prescindere dallo status giuridico di detta entità e dalle sue modalità di finanziamento. Il fatto che un'entità non persegua scopo di lucro non è un criterio determinante per stabilire se si tratti o meno di un'impresa. Né lo è il fatto che essa sia di proprietà pubblica. § In casi precedenti riguardanti l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società per i porti in Belgio e in Francia, la Commissione aveva già precisato come la locazione di proprietà demaniali dietro il pagamento di un corrispettivo costituisca un'attività economica⁸. Il Tribunale dell'Unione Europea ha confermato tale impostazione della Commissione Europea⁹. § Per quanto riguarda i canoni concessori, la Commissione Europea osserva che la legge fissa solo tariffe minime per le concessioni, lasciando alle **AdSP** un margine di manovra per incidere sui canoni in linea con le proprie strategie commerciali. Tale aspetto è comunque irrilevante considerato che la messa a disposizione di infrastrutture o terreni dietro corrispettivo è considerata un'attività economica. § I canoni riscossi dalle **AdSP** costituiscono remunerazioni versate dagli utenti in cambio della fornitura di servizi specifici. Il Tribunale dell'Unione Europea nel caso dei porti spagnoli aveva già equiparato i canoni portuali ai canoni riscossi per l'utilizzo dell'infrastruttura portuale¹⁰, non ritenendo accoglibile la difesa proposta dai singoli porti spagnoli secondo i quali i canoni portuali corrisponderebbero a tasse. § La Commissione osserva che l'Italia e le altre parti interessate non hanno dimostrato che le attività economiche esercitate dai porti sarebbero indissociabili dai poteri pubblici delle **AdSP**. Pertanto, le **AdSP** debbono essere considerate imprese qualora e nella misura in cui esse svolgano effettivamente una o più attività economiche. La Commissione Europea nella Decisione in esame osserva come, poiché i porti sono in gran parte coinvolti nel trasporto internazionale di merci e passeggeri, qualsiasi vantaggio concesso alle **AdSP** italiane sia anche per sua natura tale da incidere sulla concorrenza e sugli scambi all'interno dell'Unione. La concorrenza però non è solo unionale, ma anche interna. Le **AdSP** si fanno concorrenza per attirare i concessionari. Infatti, anche il livello dei canoni applicati dalle **AdSP** in cambio di aree ed infrastrutture messe a disposizione dei concessionari incide sulla scelta operata dai concessionari di stabilirsi in un porto piuttosto che in un altro. L'esistenza di concorrenza e di effetti transfrontalieri in questo mercato è riconosciuta dalla giurisprudenza¹¹. La Commissione Europea, in ultima istanza, ritiene quindi che il regime di tassazione delle **AdSP** (rectius: il regime di esenzione dalla tassazione delle **AdSP** italiane) possa determinare una distorsione della concorrenza. Come detto sopra, la Commissione Europea con la propria Decisione ha concesso all'Italia un termine di due mesi per sopprimere l'esenzione dell'imposta sul reddito delle società a favore delle **AdSP**. Le **AdSP**, non condividendo tale Decisione per i motivi brevemente illustrati sopra, hanno annunciato la loro decisione di adire il Tribunale dell'Unione Europea per

provare ancora una volta a vedere affermata la posizione sostenuta dall'Italia nella procedura davanti la Commissione Europea. A quanto risulta dalle notizie della stampa di settore l'Italia non ha proposto un proprio ricorso contro la Decisione e pertanto, ha perso l'occasione di dire la sua davanti



Shipping and Transport Bulletin

Focus

al Giudice europeo. Continueremo a monitorare la vicenda anche perché come già evidenziato nelle precedenti occasioni la decisione sulla tassazione delle **AdSP** potrebbe avere importanti risvolti anche per gli utenti del porto. Infatti, la possibilità di ritenere le **AdSP** imprese che svolgono attività economiche consentirebbe anche l'applicazione della normativa antitrust ai rapporti concessori, con maggiori tutele per gli utenti.