



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
sabato, 27 marzo 2021**



## Prime Pagine

27/03/2021	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 27/03/2021	9
27/03/2021	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 27/03/2021	10
27/03/2021	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 27/03/2021	11
27/03/2021	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 27/03/2021	12
27/03/2021	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 27/03/2021	13
27/03/2021	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 27/03/2021	14
27/03/2021	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 27/03/2021	15
27/03/2021	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 27/03/2021	16
27/03/2021	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 27/03/2021	17
27/03/2021	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 27/03/2021	18
27/03/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 27/03/2021	19
27/03/2021	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 27/03/2021	20
27/03/2021	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 27/03/2021	21
27/03/2021	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 27/03/2021	22
27/03/2021	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 27/03/2021	23
27/03/2021	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 27/03/2021	24
27/03/2021	<b>Milano Finanza</b> Prima pagina del 27/03/2021	25

## Primo Piano

26/03/2021	<b>Ship Mag</b> Assoporti: pronto il ricorso contro Bruxelles con l'endorsement del MIMS	26
------------	---	----

## Trieste

27/03/2021	<b>Il Piccolo</b> Pagina 19 Treni in porto, ok al bivio per la Piattaforma	<b>DIEGO D'AMELIO</b> 27
------------	---	--------------------------

26/03/2021	<b>Transportonline</b>		28
Aumentare il traffico merci, il Gruppo FS scommette sul Porto di Trieste			
27/03/2021	<b>Il Piccolo</b>	Pagina 19	D.D.A. 29
La nave incagliata a Suez mette a rischio l' arrivo di 50 mila container			
27/03/2021	<b>Il Piccolo</b>	Pagina 24	MASSIMO GRECO 31
Imu sulle concessioni portuali Contenzioso tra Comune e Ttp			
26/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>		Redazione 32
Fedriga: unità su riconversione Porto Vecchio			
26/03/2021	<b>Shipping Italy</b>		33
Il porto di Trieste e la logistica del Fvg ora guardano anche a ovest			

## Venezia

27/03/2021	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 10	Alberto Zorzi 35
Tempi e Covid, i dubbi sui terminal a Marghera Il Comune: avanti veloci			
27/03/2021	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 10	37
«Ora fare presto: le crociere fuori» Ambientalisti divisi sul polo industriale No Nav: serve la Via			
27/03/2021	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 30	ELISIO TREVISAN 38
Crociere, tempi lunghi per le navi a Marghera			
27/03/2021	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 30	40
Tomaello: «Bene, ma per il Comune la Marittima deve restare centrale»			
27/03/2021	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 22	ALBERTO VITUCCI 41
Grandi Navi a Porto Marghera Una soluzione da 41 milioni			
26/03/2021	<b>Corriere Marittimo</b>		42
Il governo dirotta le Grandi navi a porto Marghera			
26/03/2021	<b>Exibart</b>		43
San Marco dice arrivederci alle grandi navi: attraccheranno a Marghera			
26/03/2021	<b>Corriere Marittimo</b>		44
Venezia, fondali - L'Authority ricorre al TAR contro il ministero della Transizione Ecologica			
26/03/2021	<b>FerPress</b>		45
AdSP Adriatico settentrionale ricorre contro decisione di sottoporre a marginamento casse colmata Malamocco Marghera			
26/03/2021	<b>Informazioni Marittime</b>		46
Malamocco-Marghera, sulle casse di colmata l' Authority portuale ricorre al Tar			
26/03/2021	<b>Il NordEstQuotidiano</b>		47
Porto di Venezia, primo sdoganamento in mare per merci alla rinfusa			

## Savona, Vado

27/03/2021	<b>La Stampa (ed. Savona)</b>	Pagina 38	MAURO CAMOIRANO 48
Crisi industria, sindacati a Roma per salvare tremila posti di lavoro			
27/03/2021	<b>La Stampa (ed. Savona)</b>	Pagina 41	49
Le fabbriche restano aperte a visite virtuali degli studenti			

## Genova, Voltri

27/03/2021	<b>La Repubblica</b>	Pagina 30	DI ETTORE LIVINI 50
Giù il Pil, su i prezzi così il blocco di Suez colpisce l' Italia			
27/03/2021	<b>Il Secolo XIX</b>	Pagina 16	ALBERTO QUARATI 51
Tra Mar Rosso e Mediterraneo il 12% del commercio globale La metà è dentro un container			

26/03/2021	<b>Ansa</b>		53
Suez: Signorini, "Non sono preoccupato per porti Genova"			
26/03/2021	<b>BizJournal Liguria</b>		54
Blocco Suez: ripercussioni a catena sui porti e la logistica ligure in import ed export			
26/03/2021	<b>Genova Post</b>	<i>Nicola Giordanella</i>	56
Blocco del Canale di Suez, la Russia promuove la rotta artica: allarme per il Mediterraneo			
26/03/2021	<b>Il Nautilus</b>	<i>Redazione</i>	57
Le ripercussioni del blocco del canale di Suez sul sistema portuale ligure			
26/03/2021	<b>The Medi Telegraph</b>		58
Signorini (porto di Genova): "Il caso Suez non ci preoccupa"			
26/03/2021	<b>Liguria Notizie</b>	<i>redazionegenova</i>	59
Fiera di Genova, lunedì hub vaccinale al via: presente il generale Figliuolo			
26/03/2021	<b>Ship Mag</b>		60
Mondini: Terminalisti fuori da Confindustria? Liberi di farlo, ma non ne capirei i motivi			
26/03/2021	<b>Transportonline</b>		61
Autotrasportatori in rivolta: "Gli armatori vogliono mettere una surcharge su Genova"			
27/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		62
PSA rafforza i collegamenti fra Svizzera e Mediterraneo			

## La Spezia

27/03/2021	<b>Il Secolo XIX (ed. La Spezia)</b> Pagina 24	<i>LAURA IVANI</i>	63
Il porto si attrezza per gestire il traffico di tir a Santo Stefano			
26/03/2021	<b>Citta della Spezia</b>		64
Suez bloccato, Sommariva: "Il rischio più grande sarà la congestione"			

## Ravenna

27/03/2021	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 7	<i>ANDREA TARRONI</i>	65
Micoperi rinuncia a rimuovere il relitto L' Autorità portuale revoca l' appalto			
27/03/2021	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 7		66
E Bartolotti ora guarda a Suez «Pronti a disincagliare la nave »			
26/03/2021	<b>Lugonotizie</b>	<i>Redazione</i>	67
Caso Berkan B, cinque associazioni ambientaliste chiedono di costituirsi parte civile			
26/03/2021	<b>Ravenna Today</b>		68
Processo Berkan B, le associazioni ambientaliste chiedono di costituirsi parte civile			
26/03/2021	<b>Tele Romagna 24</b>	<i>REDAZIONE</i>	69
RAVENNA: Berkan B, cinque associazioni ambientaliste parte civile nel processo			
26/03/2021	<b>Ravenna Today</b>		70
Giornata importante per la città: aperto al traffico il nuovo ponte Teodorico			
26/03/2021	<b>Ravenna24Ore.it</b>	<i>lbolognesi</i>	71
FOTO - Ha riaperto questa mattina alla circolazione il nuovo ponte Teodorico -			

## Marina di Carrara

27/03/2021	<b>Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)</b> Pagina 37		72
Il direttore Marittimo in visita istituzionale alla Capitaneria di Porto			
27/03/2021	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 51		73
Un comando al servizio della città La visita in capitaneria del direttore			

27/03/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b> Pagina 1	74
	Carrara-Olbia, Grendi avvia il nuovo servizio	
26/03/2021	<b>Gazzetta di Massa Carrara</b>	75
	Visita istituzionale del direttore marittimo della Toscana alla capitaneria di porto di Marina di Carrara	

## Livorno

27/03/2021	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 38	76
	«Il ruolo chiave di Guerrieri»	
26/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i>	77
	Guerrieri a Chiara: Disponibile a un confronto costante	
27/03/2021	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 38	78
	Nave incagliata nel canale di Suez, le ricadute	
27/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	79
	OK di Firenze a Guerrieri commissario	
27/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	80
	La tecnologia 5G nel porto di Livorno	
27/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>	82
	Porto forestale più accessibile	

## Piombino, Isola d' Elba

27/03/2021	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 19	V.P. 83
	Carico militare verso Dubai A bordo logistica e armi	

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

27/03/2021	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 37	84
	Per il restyling del lungomare accordo tra Comune e porto	
27/03/2021	<b>La Provincia di Civitavecchia</b> Pagina 2	85
	Comune-porto: ok all'accordo	
26/03/2021	<b>CivOnline</b>	86
	Accordo Comune-Adsp, Tedesco: da Varco fortezza a Marina, sinergia per riqualificare la città	
27/03/2021	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 46	87
	Pasqua in zona blu: crociera per seicento al via da Civitavecchia	
26/03/2021	<b>FerPress</b>	88
	AdSP Mare Tirreno Centro Settentrionale: ieri seduta del Comitato di Gestione	
26/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Massimo Belli</i>	89
	AdSp MTCS verso approvazione bilancio	
26/03/2021	<b>Ship Mag</b>	90
	Civitavecchia, Musolino: Bilancio di previsione dell'AdSP approvato entro fine aprile	
26/03/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	91
	Piano anticorruzione e polizze fideiussorie, riunito a Civitavecchia il comitato di gestione	
27/03/2021	<b>Sea Reporter</b>	92
	AdSP del MTCS, resoconto della seduta del Comitato di Gestione	
26/03/2021	<b>CivOnline</b>	93
	Dissequestrato il terminal temporaneo alla banchina 25 del porto	
26/03/2021	<b>Informazioni Marittime</b>	94
	Civitavecchia, AdSP ed Escola Europea insieme con il progetto "Formati in Porto"	

## Bari

27/03/2021	<b>La Repubblica (ed. Bari)</b> Pagina 11	95
Porti, arrivano fondi europei per 2 milioni		

## Brindisi

27/03/2021	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 11	96
«Il futuro di Brindisi? Logistica e porto Sull'uso dei fondi per l'idrogeno vigileremo		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

27/03/2021	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 18	98
I due sindaci "dei porti": Gioia Tauro e Augusta centrali per l' economia		
27/03/2021	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 8	99
Nasce l' asse Gioia Tauro -Augusta		
26/03/2021	<b>Approdo Calabria</b> <i>redazione</i>	100
Autorità Portuale Gioia Tauro, Andrea Agostinelli risponde alla Camera di Commercio di Crotone		
26/03/2021	<b>FerPress</b>	102
AP Gioia Tauro: Agostinelli, Autorità non può essere portatrice di interessi di parte		
26/03/2021	<b>Informare</b>	104
L' AP di Gioia Tauro respinge al mittente le accuse dell' associazione di operatori del porto di Crotone		
26/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b> <i>Redazione</i>	106
Agostinelli: no ad interessi di parte		
26/03/2021	<b>Reggio Tv</b> <i>Redazione ReggioTV</i>	108
Porto di Crotone. Agostinelli: L' Autorità Portuale di Gioia Tauro non può essere portatrice di interessi di parte		
26/03/2021	<b>Shipping Italy</b>	110
Agostinelli replica ai rilievi degli operatori crotonesi: Espressione di interessi privatistici		
26/03/2021	<b>Shipping Italy</b>	111
Inaccettabile il nuovo rinvio per la variante al Prp del porto di Crotone		

## Cagliari

27/03/2021	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 20	112
Silos, si accelera sulla demolizione: la terza esplosione anticipata a oggi		

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

27/03/2021	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 18	113
Recovery, scommessa smart road I progetti dei professori per il Sud		
27/03/2021	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 19	115
Al via i lavori della "Smart road"		

## Augusta

27/03/2021	<b>La Sicilia (ed. Siracusa)</b> Pagina 19	116
Sindaci uniti per rilanciare il sistema portuale		

## Palermo, Termini Imerese

26/03/2021	<b>AskaneWS</b>		117
<hr/>			
26/03/2021	<b>Blog Sicilia</b>	<i>Redazione</i>	118
<hr/>			
27/03/2021	<b>Giornale di Sicilia</b>	Pagina 15	119
<hr/>			
26/03/2021	<b>larepubblica.it (Palermo)</b>	<i>Di Eugenia Nicolosi</i>	120
<hr/>			
26/03/2021	<b>Ansa</b>		121
<hr/>			

## Trapani

26/03/2021	<b>TP24</b>		122
<hr/>			

## Focus

27/03/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b>		123
<hr/>			
27/03/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 1	124
<hr/>			
27/03/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b>	Pagina 9 <i>Roberto Bongiorno</i>	125
<hr/>			
27/03/2021	<b>Il Sole 24 Ore</b>	Pagina 9 <i>Raoul de Forcade</i>	127
<hr/>			
27/03/2021	<b>Il Giornale</b>	Pagina 17 <i>Chiara Clausi</i>	128
<hr/>			
26/03/2021	<b>Ansa</b>		129
<hr/>			
26/03/2021	<b>Ansa</b>		130
<hr/>			
26/03/2021	<b>FerPress</b>		131
<hr/>			
26/03/2021	<b>Informare</b>		132
<hr/>			
26/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>VeZio Benetti</i>	133
<hr/>			
27/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		134
<hr/>			
26/03/2021	<b>Rai News</b>		135
<hr/>			
26/03/2021	<b>Ship Mag</b>		136
<hr/>			
26/03/2021	<b>Ship Mag</b>		137
<hr/>			

26/03/2021	<b>Ship Mag</b>		138
<hr/>			
26/03/2021	<b>Shipping Italy</b>		139
<hr/>			
26/03/2021	<b>Shipping Italy</b>		140
<hr/>			
26/03/2021	<b>Shipping Italy</b>		141
<hr/>			
26/03/2021	<b>Shipping Italy</b>		142
<hr/>			
27/03/2021	<b>Il Messaggero</b>	Pagina 19	143
<hr/>			
27/03/2021	<b>Italia Oggi</b>	Pagina 20	144
		MARCO LIVI	
<hr/>			
27/03/2021	<b>Bollettino Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 1	145
<hr/>			
27/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		146
<hr/>			
27/03/2021	<b>La Gazzetta Marittima</b>		147
<hr/>			
26/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	149
<hr/>			
26/03/2021	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	150
<hr/>			

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821  
Roma, Via Camparia 33-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

**SCARPA**  
SCARPA.NET



ACQUISTO RICO  
SUSTAINABLE PATH.

**Letture**



**Domani in edicola**  
Magris e Rizzo dialogano  
«sulla sinistra che non c'è»  
nel supplemento **la Lettura**  
già oggi nell'App

**LANCETTE AVANTI**



**Stanotte l'ora legale**  
Alle 2 le lancette dell'orologio dovranno essere portate sulle 3. L'ora solare tornerà nella notte tra il 30 e il 31 ottobre.

**SCARPA**  
SCARPA.NET



ACQUISTO RICO  
SUSTAINABLE PATH.

## Programmi e volti

### I PARTITI E UN'IDEA DI FUTURO

di **Venanzio Postiglione**

**P**rogrammi. Si chiamavano così, una volta. Poche pagine oppure enciclopedie del sapere. Alcuni davanti al notaio, la fiducia è tutto, e altri dopo notti di risse e caffè, anche per tradizione. Ora che tornano i due (eterni) temi politici, le alleanze e la legge elettorale, la domanda ai partiti viene facile facile: ma per fare cosa? Quali idee, quale disegno? E soprattutto: sarà o no cambiato il Paese per la pandemia? La sanità la lasciamo così? Le Regioni hanno dato prova di efficienza e coerenza? L'Europa ci è apparsa unita e brillante più che mai?

Il 2 settembre 1911, in prima pagina, ecco il *Corriere della Sera* che già nel titolo si chiede con ironia «Quale sarebbe il programma di Giolitti». Segue analisi critica sulla riforma elettorale solo annunciata, sulla politica estera atleante, sui dissidi tra onorevoli e giornalisti, su un progetto generale che non si intravede.

Dopo appena 100 anni, basta cambiare i nomi. Il 14 maggio 1977, sempre *Corriere*, «Moro si rivolge ai comunisti e li invita a non avere fretta»: il leader democristiano dice che la trattativa è una cosa seria, il programma ancora di più, e vuole esaminare tutto punto per punto, dettaglio per dettaglio. Il 6 dicembre '95 Romano Prodi presenta 88 tesi «da discutere nelle assemblee di base».

Sembra preistoria: ma l'Ulivo non era solo un accordo di vertice, perciò se ne parla ancora.

continua a pagina 30

Prorogate le misure, lunedì il cambio dei colori: nessuna regione in giallo prima di maggio. Blocco totale nei ponti festivi

## L'Italia non riapre per un mese

Draghi: le scuole ripartono fino alla prima media, anche in zona rossa. Decreto per i medici no vax

di **Giovanni Bianconi** e **Marco Galluzzo**

**N**essuna regione in giallo prima di maggio e l'Italia resta chiusa per un mese. Nei ponti festivi blocco totale. Sulle scuole Draghi punta a riaprire fino alla prima media, anche in zona rossa. Per i medici no vax un decreto ad hoc.

da pagina 2 a pagina 11

### «La curva scende Estate più libera»

di **Margherita De Bac**



«**L**a curva dei contagi è in discesa, ma non si può aprire tutto. L'estate sarà più libera». Così Silvio Brusaferrò, presidente dell'Istituto superiore di sanità. «Abbiamo investito sugli scolari, fra i più piccoli l'infezione circola meno».

a pagina 6

### Padova Le madri erano state vaccinate in gravidanza



Anna Parolo, 36 anni, e Valeria Bernardi (37) stringono le figlie nate già con gli anticorpi contro il Covid

### Le due bambine nate con gli anticorpi

di **Roberta Polese**

**A**nna e Valentina sono nate già con gli anticorpi contro il Covid. Le loro mamme, una ginecologa e un'immunologa, entrambe di Padova, sono state vaccinate all'inizio dell'anno, durante la gravidanza.

a pagina 10

### SULLE CHIUSURE

### Botta e risposta Salvini-premier

di **Marco Cremonesi**

**P**er il leader leghista Matteo Salvini «impensabile tenere chiusa l'Italia per tutto aprile». Replica il premier Mario Draghi: «Se sia pensabile o impensabile dipende dai dati che abbiamo. Queste misure non sono campate in aria».

a pagina 3

### L'EX DEPUTATO AIRAUDO

### «I fragili, l'attesa E papà è morto»

di **Marco Imarisio**

«**P**apà è morto e mia madre sta lottando per non morire. Anziani e fragili, andavano vaccinati prima». Il grido di dolore di Giorgio Airaud, segretario Flom piemontese. «Tre ore prima che se ne andasse, papà convocato per la pagina».

a pagina 11

### IL SONDAGGIO STABILE IL CENTRODESTRA

### Effetto leader, con Letta e Conte salgono Pd e M5S

di **Nando Pagnoncelli**

**C**on l'arrivo dei nuovi leader Enrico Letta e Giuseppe Conte crescono il Pd, ora passato al 20,3%, e il M5S, al 18. Stabile il centrodestra, la Lega resta il primo partito con il 22,5%. Italia viva al 2,2. Il gradimento per il premier Mario Draghi resta alto, anche se in leggera flessione: dal 87 al 82%. Mentre il governo si attesta a quota 56 (era al 62%).

a pagina 12

### GIANNELLI



### IDRITTI ACCORDO PER I PROSSIMI TRE ANNI, BATTUTA SKY

### Cambia il calcio in tv: la serie A passa a Dazn

di **Monica Colombo** e **Fabio Savelli**

**C**alcio in tv, è rivoluzione. Dazn trasmetterà le partite della serie A per i prossimi tre anni. Sette gare per ogni giornata di campionato in streaming, e tre partite in esclusiva. Il tifoso non pagherà più il doppio canone. La Champions resta a Sky.

aile pagine 42 e 43 De Rosa

### MAFIA, STORIE DIMENTICATE

### Quella vendetta del boss dei boss

di **Gian Antonio Stella**

**I**n un podcast fascista criminale del boss dei boss Matteo Messina Denaro. Storie di vendette e di mafia.

a pagina 19

### IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

**S**i può mandare in carcere un personaggio storico che non c'è mai stato, con l'accusa di avere ucciso una modella che non è mai esistita? Per fiction, pare di sì. Ci hanno spiegato che per fiction si può fare tutto, anche sospettare Leonardo da Vinci di femminicidio, pur di scongiurare il rischio che la sua storia si trasformi in «una rottura di palle», come ha efficacemente sintetizzato l'interprete della vittima, Maïlida De Angelis. E pazienza se Leonardo non sarà d'accordo, avendo avuto una vita già abbastanza movimentata di suo, a cui forse non sentiva il bisogno di aggiungere un soggiorno in cella per l'ultimo reato che gli sarebbe venuto in mente di commettere. Intendiamoci, sui caratteri si è sempre lavorato di interpretazione: l'Antonio

### L'amante di Leonardo

brillante oratore di Shakespeare ha ben poco a che spartire con la noema di soldatuccio attribuitagli dagli antichi. Però a Leonardo è stata addirittura stravolta la biografia. Come se in una fiction futura su Berlusconi, il Cavaliere indossasse i panni di un frate trappista dedito alla più ferrea castità. (Mi si passi l'esempio, ma di Leonardo oggi non se ne vedono).

Curioso il rapporto che lega i contemporanei alla Storia. Non ci facciamo scrupolo di rimuovere le cose vere, appena ci sembra che possano urtare la suscettibilità di qualcuno. In compenso introduciamo nei racconti popolari le balle più assurde. E lo scopo è sempre lo stesso: ricostruire il passato sulla misura dei nostri pregiudizi e dei nostri comodi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**PREOCCUPAZIONI COSTANTI?**

**CRITICO UMORE?**

**SENZA DISTRAZIONE?**

Dalla ricerca scientifica nasce

**LAILA**

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

**LAILA**

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Levogyrlmmentonibolo distribuito. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere somministrato solo da farmacia. Anche il tuo farmacista. Aut. Min. San. 10595/02.





**La Bellanova annuncia una strada tra Maglie e Leuca, ma nessuno ne sa nulla**  
**Del resto è la viceministra Iv alle Infrastrutture nel Governo dei Competenti**



Sabato 27 marzo 2021 - Anno 13 - n° 85  
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
 tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "Quarta mafia"  
 Spedizione abb. postale DL 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 7/4/2009

#### GIRAVOLTE LEGHISTE

**"Riaprire subito"**  
 Salvini ci riprova  
 e Draghi lo sveda



di GIARELLI, MANTOVANI  
 E SALVINI DA PAG. 2 A 5

#### ANNUNCI DEL PREMIER

**Scudo ai sanitari**  
 e dl per spostare  
 i medici "No Vax"

di A PAG. 2-3

#### ECOLOGIA E NON SOLO

**Lezione di Grillo:**  
 "Resterà il limite  
 dei due mandati"

di DE CAROLIS A PAG. 8

#### LE 19 VITTIME NEL 2013

**Alluvione sarda:**  
 8 anni di attesa  
 per una perizia

di GRASSO A PAG. 15

#### » SHARON STONE

**"Una vita da film**  
 e quelle cazzate  
 sulla mia vagina"

#### » Federico Pontiggia

Chissà che ne avrebbe fatto Hitchcock, di questa donna che visse due volte. Film e attrice sono dello stesso anno: 1958. Il bello di vivere due volte, in mezzo un iclus, è l'auto-biografia di Sharon Stone. C'è quella brutta soluzione di continuità, che nel 2001 le stravolge famiglia, carriera e capitale, ma c'è anche un'irriducibile circolarità, la sensazione netta che Mrs. Stone non abbia mai smesso di tenersi per mano.

A PAG. 19



#### AZZOLINA "Errore chiudere le scuole, ora tornano al Conte 2"

**"Per colpa sua giro scortata, la Lega lo porta al ministero"**

■ L'ex ministra SS dell'Istruzione al "Fatto", dopo il caso del professore precario denunciato per i post violenti, ora nello staff del sottosegretario Sassar: "Non credo Bianchi sapesse, però ora interverga"

di DELLA SALA A PAG. 6



#### LOMBARDIA L'ASSESSORE CAPARINI SUBITO PRIMA DEL BLITZ

# C'è la Gdf: il leghista cancella tutte le chat

**L'UOMO DI FONTANA ANTICIPA LA FINANZA CHE INVESTIGA SUI CAMICI FORNITI DAL COGNATO DELL'ATTILIO E DISINSTALLA WA DAL CELLULARE**



di MILOSA A PAG. 7

#### COME STA IN CARCERE

**Navalny, la cura Putin: niente sonno né terapie**



di IACCARINO A PAG. 16

#### LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Lazio batte Lombardia a pag. 5
- Ranieri L'apostolo San Matteo a pag. 11
- Pontani C'è Bianchi, povera scuola a pag. 18
- Regasto Migliori o Gattopardi? a pag. 11
- Valentini Com'è la Rai alla Draghi a pag. 11
- Palombi Su Letta c'è un equivoco a pag. 13

#### CHE C'È DI BELLO

**Super-Ligabue, 3 escort in serie e Vitali sul lago**

di DA PAG. 20 A 23



#### La cattiveria

Azzolina: "Il mio stalker è stato assunto dal sottosegretario leghista Stesso". Che adesso inizierà a molestare Minnie

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

#### I Conte non tornano

di Marco Travaglio

Nella schizofrenia generale (senza offesa per gli schizofrenici), almeno una cosa pareva assodata: Conte è politicamente morto. Tutti d'accordo: è un venditore ambulante di microfoni (Messina, *Rep*), "sul ponte sventola pochette bianca", è "come Teodosio che davvero credette di poter fare l'imperatore di Roma pur essendo un ispanico, un provinciale, un burino", "sepolto dalla sua ambizione, il protagonista è di nuovo invisibile" (Merlo, *Rep*), "ricorda il repertorio del miglior Sordi" (Candari, *Foglio*), "Sic transit gloria Conte, però che rapidità" (Gramellini, *Corriere*), "l'Avvocato del popolo esce di scena così, più simile a un capufficio in cammino verso la pensione che a un ex leader gratificato, fino a poco fa, dal favoloso 56% dei consensi. I suoi alleati l'hanno già dimenticato... È rimasto senza partito e sfide da combattere... Ora ciascuno di quei fallimenti e di quegli inutili show può esser messo in carico all'Avvocato del popolo e a lui solo" (Perina, *Stampa*), "Giuseppi diventa un caso umano: che fare di lui" (Belpietro, *Vérité*), "c'era una volta Conte, o forse non c'è mai stato" (Guzzanti, *Riformatorio*), "mendica poltrone", "Cerca poltrone, ma perde pure la cattedra", "rischia l'oblio fino al 2022", "ora l'avvocato è senza popolo" (*Giornale*), "il tramonto di Conte" (*Domani*). Una prece. Morto lui e, ovviamente, morti i 5Stelle, che peraltro erano morti da ancor prima di nascere.

Sì, vabbè, Grillo&C. provano a resuscitarlo come ceppo dei 5Stelle; ma, se metti un trapassato alla guida di un partito trapassato, ottieni un trapasso al cubo. Sì, vabbè, il compagno Letta incontra la buonanima di Giuseppe, ma è per l'estrema unione: perciò definisce l'alleanza con lui e il M5S "avventura affascinante"; è il fascino del macabro. Eppure, inspiegabilmente, giornaloni e giornali lanciano allarmi quotidiani, intimando a Letta di mollare Conte e i 5Stelle, e ovviamente di non cedere Roma alla Raggi, altra defunta che non prende un voto manco a piangere, ergo va costretta a scandidarsi. Ma benefici ragazzi: se Conte, i 5Stelle e la Raggi sono morti, di che vi preoccupate? State sereni. Infatti l'altra sera a *Dimartedì* Polito el Dritto e l'autorevole Cappellini lapidavano Zingaretti per aver sostenuto il *de cuius* anziché tutti i leader vivissimi e popolarissimi che ci sono in giro. Poi, mentre stavano per prender sonno, ci è apparso Pagnonecelli col sondaggio: Conte 61%, Speranza 41, Meloni 37, Salvini 33, Letta 32; Pd e M5S in crescita; governo 48; Draghi non pervenuto. Ma doveva essere un fuoco fatuo, illusione ottica tipica di chi frequenta cimiteri. Sennò tutti i migliori esperti sarebbero dei cazzari. E questo è francamente impossibile.



IL FOGLIO

quotidiano



ANNO XXVI NUMERO 78 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 27 E DOMENICA 28 MARZO 2021 - € 2,50

Quando la cultura diventa religione. I significati di un bacio gay per la Chiesa (che si conforma) e per la prima serata Rai (che si nasconde)

D a tempo mi domando perché la questione omosessuale è diventata l'orizzonte inconfondibile del moderno e del postmoderno, perché è su quello, il giudizio di fatto e di valore sul amore che non dice (non diceva) il suo nome, che si misura il progresso della mentalità contemporanea. Uno dice il cubismo, l'architettura razionalista, le donne, i neri, il rock, l'intelligenza artificiale, che so, invece si torna sempre lì. Basta guardare la Chiesa cattolica per rendersene conto. Ora c'è questa ulteriore polemica asprina, dopo che sulla liceità del giudizio in materia gay si è giocato da subito il programma morale e pastorale di Papa Bergoglio. Nella contesa con i custodi della fede dell'ex Sant'Uffizio ha evidentemente ragione a vendere il cardinale di Vienna Christoph Schönborn, che dissente: una volta stabilito che per la Chiesa il matrimonio sacramentale, raro come un uccello in estinzione della Papuasia, è la regola, la regola del magistero, quella regola una Chiesa che si ama madre non può non trascenderla benedicondo non già l'unione tra persone dello stesso sesso ma le persone sì, quelle sì, certe. Non flette di slancio tra unione e persone quando le persone si uniscono e chiedono la benedizione, ma ci si proveranno, fra i mesi e domenicali una soluzione sono eudamisti a scovarla, e forse ne hanno i mezzi. E' più o meno lo stesso problema dell'eucaristia e chi vive nel peccato senza rimedio, i divorziati risposati e praticanti l'amore integrale, bi, magari magari non di un'assoluzione etica ma di un viatico pastorale. Il corpo del Salvatore, con i suoi simbolismi pasquali, torna problema nella Letizia dell'Amore o Amoris Laetitia, in tema di viatico o di benedizioni. Come si dice, non sono fiaschi che s'abbattono. Ma un indizio minimo, lieve, distratto consente forse di rispondere con maggiore precisione alla domanda soggiacente. Perché una grande casa di produzione cattolica, su Raii cattolicesimo, manda in onda un bacio omosessuale, come Leonardo, il bacio omosessuale acclamato universalmente; poteva evitare ma non evitò, e però si limita a quello contro tutte le regole di sceneggiatura che valgono in ogni altra serie. Al bacio gay non segue tutto il resto del piacere e dell'esercizio fisico dell'amore (tracce e anime) e allora visto "saudu" o "homeland" e tanti altri romanzi a puntate che fanno scuola nel racconto avrà noto che l'amore fisico eterosessuale, il letto, i corpi, il movimento, il compimento sono ingredienti perfettamente integrati nella narrazione, ai quali si ricorre spesso e molto volentieri per nutrirsi di unità e di amore. Anche in ambiti più castigati e pudici scene di sesso tra uomo e donna sono rievocate e celebrate. Ma l'amore gay non soltanto dire il suo bacio, un atto di piacere idealizzato, romantico come si dice, un simbolo in fondo fraterno senza altre connotazioni, anche le più prevedibili in materia. Non si direbbe che è misterioso, ma un po' strano sì.

Viene da pensare che la funzione precipua della gay culture è idealizzare l'amore, ricostruire l'innocenza in un modo ampiamente evarianamente sessualizzato, trasferito (ah, le metafore) nell'ambito del "bacio" e della "cena" di ottimo gusto, e far perdere al sesso carnale e familiare, quello che produce figli nel atto copulativo e produce piacere unitivo, questa è la lezione ufficiale, oltre che scopo procreativo.

Viene da pensare che la funzione precipua della gay culture è idealizzare l'amore, ricostruire l'innocenza in un modo ampiamente evarianamente sessualizzato, trasferito (ah, le metafore) nell'ambito del "bacio" e della "cena" di ottimo gusto, e far perdere al sesso carnale e familiare, quello che produce figli nel atto copulativo e produce piacere unitivo, questa è la lezione ufficiale, oltre che scopo procreativo.

Viene da pensare che la funzione precipua della gay culture è idealizzare l'amore, ricostruire l'innocenza in un modo ampiamente evarianamente sessualizzato, trasferito (ah, le metafore) nell'ambito del "bacio" e della "cena" di ottimo gusto, e far perdere al sesso carnale e familiare, quello che produce figli nel atto copulativo e produce piacere unitivo, questa è la lezione ufficiale, oltre che scopo procreativo.

La strategia di Draghi sui vaccini è quella dell'Europa

Lo scontro con Londra e la fermezza con Vienna. Il premier in sintonia con Ursula. "Primo vaccineremo tutti"

Sputnik non è la soluzione

Roma. "Non ne usciremo con i blocchi alle esportazioni, ma con la produzione di più vaccini". Nella conferenza stampa sulle decisioni prese al Consiglio europeo, il presidente del Consiglio Mario Draghi ha parlato della strategia vaccinale europea e italiana. La Commissione europea ha stretto le maglie dell'export, che prima era limitato al fatto che la casa farmaceutica non avesse rispettato i contratti, introducendo due ulteriori criteri: "Reciprocity e proporzionalità". Dunque, spiega Draghi, conta "se il paese destinatario blocca o no" (reciprocità) e se "ha un'alta quota di vaccinati", in tal caso si può rimodulare l'export (proporzionalità). Questi due nuovi parametri generali traggono un identikit preciso: Londra. (Copione segue a pagina tre)

Eurobond dopo il Pnrr

"Il debito comune Ue è possibile. E Salvini non c'entra niente con Draghi". Pnra Benifè (Pd)

Roma. Quando la telefonata ha inizio l'entusiasmo del mattino, di quando s'era concordata l'intervista, pare già svaporato. Perché la Germania, nel frattempo, torna a fare la Germania: la Merkel che di eurobond non vuole sentir parlare, la Corte suprema che soppesce la ratifica del Recovery Fund. Eppure Brando Benifè non sembra accorgersi. "Ce l'aspettavamo", dice il capogruppo del Pd al Parlamento europeo. "Non siamo certo così ingenui da pensare che d'incanto alle resistenze storiche dei paesi nordici vengano meno. Ma siamo anche consapevoli che mai come stavolta la possibilità di una svolta concreta verso una comunità del debito è concreta. E, mai come stavolta, a essere padroni del nostro destino, di europei siamo proprio noi italiani". (Vedi intervista a pagina due)

Draghi silenzia Salvini

Il premier prudente sulle riaperture e la Lega va in tilt: Matteo scaglia ma Giorgia tace

Roma. Matteo Salvini confida in un ripensamento di Mario Draghi sulle chiusure. E fa dire in giro che i rapporti con il premier sono "buoni e costanti". E che dunque sarebbe tutto un gioco delle parti la minaccia che il leader della Lega ha scagliato contro il governo. E cioè: il voto contrario del Carroccio in Consiglio dei ministri e in Parlamento se il prossimo decreto non prevederà dal 7 aprile l'apertura nelle città e nelle regioni "sotto controllo" di bar e ristoranti, palestre e teatri, cinema e oratori. "E' impensabile", dice Salvini appena Draghi inizia la conferenza stampa. E proprio il premier con un sorriso lo liquida così: "Le chiusure sono pensate e imposte solo in base ai contatti". Gioce partito incontro. Tuttavia la Lega inizia a scagliare. (Copione segue a pagina tre)

UNO SHOW CONTRO LA LAGNA

Sui vaccini serve più solidarietà, non più egoismo. L'Italia si riapre quando si può, non quando vuole Salvini. E poi l'Europa, la scuola, gli eurobond e la fiducia sul futuro. Appunti sul metodo Draghi

C i sarebbero molte ragioni per toccarsi i baffi dopo aver ascoltato le risposte fornite ieri da Mario Draghi nel corso della conferenza stampa tenuta a margine del Consiglio europeo. Ci si potrebbe leccare i baffi per il modo in cui il presidente del Consiglio ha indicato delle irrisolvibilità senza voler additare i relativi responsabili ("ci ha l'impressione che alcune società, per non fare nomi, si siano vendute le cose due o tre volte", ha detto Draghi riferendosi alle carte di AstraZeneca). Ci si potrebbe leccare i baffi per il modo in cui il presidente del Consiglio ha risposto ad alcuni politici (come Salvo Ligresti) che chiedono che si consideri le richieste che arrivano dai paesi (Salvini, ieri mattina, ha detto che sarebbe stato "impensabile" non essere chiusa l'Italia anche per tutto il mese di aprile").

Draghi, ieri, dati alla mano, ha spiegato che l'Italia potrà ricominciare ad aprire solo verso la fine di aprile, "perché le chiusure dipendono dai contagi". Ci si potrebbe leccare i baffi per il modo in cui il presidente del Consiglio è tornato a criticare le scelte discrezionali delle regioni che



quale elemento in più rispetto all'identità del governo Draghi sono due e riguardano una questione di metodo e una di merito. Si merita a Draghi si è ricordato di quel che aveva detto nel suo primo discorso da capo del governo sulla scuola ed è una buona notizia. (Copione a pagina quattro)

Riprendiamoci il gusto del futuro

Più che rischiare, dice Draghi, l'Ue deve interessarsi all'avvenire

Milano. Dovremo ritrovare "il gusto del rischio", ha detto Emmanuel Macron, lo chiameremo più "il gusto del futuro", ha detto Mario Draghi. ricalcando di PAOLA PEDRZZI dando la mestizia del presidente francese e trasformandola in "interesse nel futuro", un futuro che "è vicino, non è lontano". Da qualche giorno, Macron sta rimarcando quel che secondo lui è mancato alla strategia europea in questa fase della pandemia: non il coordinamento, non la solidarietà (anche e soprattutto fuori del continente) e nemmeno la capacità di fare i contratti, ci è mancata l'ambizione, il gusto del rischio, la capacità di essere reattivi anche a costo di osare un po'. "Siamo troppo lenti, siamo troppo complessi", ha detto il presidente alla fine del vertice europeo giovedì notte, a partire dalla Francia che è sotto la media europea (già bassina) quanto a rapidità della campagna di vaccinazione. Ma tutto il sistema europeo è plasmato sul principio di precauzione, come abbiamo scoperto anche nel caso di AstraZeneca a proposito: Wall Street Journal e Financial Times hanno pubblicato articoli pieni di informazioni in cui spiegano che il problema dell'azienda anglo-svedese non è l'efficacia del vaccino che vende, quanto il suo management che ha evitato in molti passaggi della strategia complessiva europea in questo anno di pandemia. Gli americani, ha detto Macron quasi con un sospiro, "sono stati più ambiziosi e hanno avuto ragione". Il presidente francese non volge appena alcuna polemica con Joe Biden, che aveva partecipato collabo-

Il motore dei vaccini

Il primo produttore al mondo di AstraZeneca è l'India ma ora ha bloccato le esportazioni

Roma. L'India è il motore della produzione mondiale di vaccini, soprattutto AstraZeneca, ma due giorni fa il governo indiano ha deciso di bloccare le esportazioni "almeno fino alla fine di aprile" e potrebbe essere soltanto un modo per prendere tempo prima di annunciare un blocco più lungo. Le conseguenze sono serie perché il Serum Institute of India (Sii), un'azienda privata che produce quasi due milioni e mezzo di dosi al giorno di AstraZeneca e prende ordini diretti dal governo, è il più grande produttore di vaccini al mondo. Dall'inizio dell'anno stava funzionando come puntello dei piani vaccinali di molti governi. Finora aveva prodotto circa centomila milioni di dosi di vaccini e di questo ne aveva esportati sessanta milioni, quasi un terzo, verso settantasei paesi acquirerli come l'Arabia Saudita, il Brasile e il Marocco - e anche verso l'Europa. Di questo qua la copertura viene meno. (Copione segue a pagina quattro)

Global Europe

Senza l'Ue, Boris-Johnson e Bibi Netanyahu si ricordavano la loro supercampagna di vaccini

Bruxelles. "Il renaissance" tra Unione europea e Regno Unito "non porta da nessuna parte" e "l'interesse di tutti è trovare un accordo", ha detto ieri il presidente del Consiglio, Mario Draghi, mentre in Europa si fanno sentire sempre più voci per chiedere di uscire di esportazione per garantire l'approvvigionamento immediato di dosi al Vecchio continente. Un presidente 2020 sul territorio dell'Ue sono state prodotte 185 milioni di dosi, di cui quasi la metà, 77 milioni, è stata esportata in paesi terzi. Se l'Europa avesse fatto come gli Stati Uniti o il Regno Unito, bloccando tutte le esportazioni con un decreto o un contratto, non si sarebbero stati problemi di approvvigionamento. Un articolo del Trattato - il 122, introdotto dalla crisi petrolifera degli anni 1970 - consente di adottare "misure adeguate" in caso di "aravi di licenza" nel provvedimento di determinati prodotti". Ma dalla pandemia "non è che ne usciamo con i blocchi. Ne usciamo con la produzione dei vaccini", ha spiegato Draghi. (Copione segue a pagina quattro)

Svezia alla rovescia

A Stoccolma tutto ciò che riguarda la pandemia va al contrario. E si formano strane alleanze

Roma. La Svezia ha deciso di sbloccare la somministrazione del vaccino AstraZeneca, ma soltanto per gli over 65. Per le altre fasce di età si prenderà più tempo. Quando, dopo aver atteso il parere dell'EMA, gli altri paesi ritrattano la sospensione di AstraZeneca e ricominceranno le vaccinazioni, Svezia e Danimarca avranno deciso di fare altri accertamenti. Sembrava paradossale che fosse proprio Stoccolma a continuare ad avere ripensamenti sul vaccino della società che è inglese, ma anche svedese. A un fronte sbloccato, ma ancora una volta muovendosi a un ritmo tutto suo. Se i paesi finora erano stati tributari nel distribuire il farmaco alle fasce più anziane della popolazione, i dubbi sono caduti un po' ovunque - Stoccolma ha deciso che AstraZeneca è più sicuro proprio per loro. (Copione segue a pagina quattro)

La trappola perfetta

Pandemia e crollo demografico. Per il presidente dell'Istat, "si spegne il motore della società"

Roma. "Non è solo che molte più persone muoiono a causa della pandemia. Il nostro paese ne esce meno male". Così ha ben sintetizzato qualche giorno fa il Financial Times In Francia c'è stato un calo di 33.900 nascite in un mese. Meno 20 per cento al dicembre gennaio rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente in Spagna. 23.296 nascite in meno in un mese, ma così male dal 1941. Teresa Castro, demografa del Consiglio nazionale delle ricerche spagnole, dice che "non è un fenomeno transitorio e quando usciremo dal Covid ci sarà da raccogliere le macerie". Come spiega il Pais, "il problema è che piove sul bagnato". Sono anni che la Spagna fa le piogge, tanto che Francisco José Contreras, professore di Filosofia del diritto all'Università di Siviglia, ha detto che "ci si preoccupa per l'estinzione della linea Iberica, ma non per quella dell'Uomo lussurioso". Il governo spagnolo destina dieci miliardi per combattere lo spopolamento causato dall'immobilità della popolazione e dalla "vacanza vacante" (Spagna svuotata). Molte regioni delle 23 province di Castilla y León, Aragón, Castilla-La Mancha, Extremadura, Galicia, Andalucía e La Rioja il grosso del proprio popolazione hanno perso la metà del proprio valore demografico, secondo un recente rapporto del think tank Funesca.

L'Italia fa peggio di tutti ed è "una trappola demografica", come l'Italia sulla sua figura la demografa Maria Carrella. Ieri, sono usciti i dati dell'Istat. Nel 2020 nuovo minimo storico di nascite dall'Unità d'Italia e massimo storico di morti dalla Seconda guerra mondiale. 16 mila nascite in meno rispetto al 2019. 404.104 bambini in un anno. Quasi il venti per cento in più i decessi, 112 mila in più rispetto al 2019. Nel 2020 sono andati in pensione 746.146 persone, come se fosse svanita una città come Firenze. La pandemia sta amplificando la tendenza al declino della popolazione. Il presidente dell'Istat, Gian Carlo Bianchi, lancia il concetto sul futuro", dirà Draghi. (Copione segue a pagina quattro)

Andrea's Version

Sono nato biologicamente maschio da una madre surrogata che non ho mai visto e che ancora paremi ammiro. L'incertezza sul futuro", dirà Draghi. (Copione segue a pagina quattro)

Parla Carfagna

"Serve un'altra Sanità. Rivediamo ora il Reddito di cittadinanza". Intervista al ministro per il Sud

Roma. "Non è solo che molte più persone muoiono a causa della pandemia. Il nostro paese ne esce meno male". Così ha ben sintetizzato qualche giorno fa il Financial Times In Francia c'è stato un calo di 33.900 nascite in un mese. Meno 20 per cento al dicembre gennaio rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente in Spagna. 23.296 nascite in meno in un mese, ma così male dal 1941. Teresa Castro, demografa del Consiglio nazionale delle ricerche spagnole, dice che "non è un fenomeno transitorio e quando usciremo dal Covid ci sarà da raccogliere le macerie". Come spiega il Pais, "il problema è che piove sul bagnato". Sono anni che la Spagna fa le piogge, tanto che Francisco José Contreras, professore di Filosofia del diritto all'Università di Siviglia, ha detto che "ci si preoccupa per l'estinzione della linea Iberica, ma non per quella dell'Uomo lussurioso". Il governo spagnolo destina dieci miliardi per combattere lo spopolamento causato dall'immobilità della popolazione e dalla "vacanza vacante" (Spagna svuotata). Molte regioni delle 23 province di Castilla y León, Aragón, Castilla-La Mancha, Extremadura, Galicia, Andalucía e La Rioja il grosso del proprio popolazione hanno perso la metà del proprio valore demografico, secondo un recente rapporto del think tank Funesca.

del "non è colpa nostra solo indietro". Insieme a Mario Draghi e Daniele Franco, Mara Carfagna ha promesso una "due giorni di consultazione" con il nord, un "divario che riprende ad allargarsi negli anni '70, con la crisi degli investimenti pubblici e privati". In questa intervista al Foglio promette che questa tendenza del governo punta a invertire ma, per fortuna, "col rilancio, e mi piace evidenziare, di politiche che anticipano capacità e progetti d'impresa". Partiamo dal rapporto stato di salute del paese. Carfagna si conosce la condizione della sua sanità. Così come Campania, Sicilia. Si torna a discutere di commissariamento. Il ministro, pensa che queste regioni andrebbero "commissariate"? "I dati dicono che la campagna vaccinale vede eccellenze e criticità ai due capi d'Italia in uguale misura. L'idea di risolvere con un commissariamento è il classico argomento da talk-show: ammarco o utile solo alla polemica. Bisogna aiutare, e lo si sta facendo, chi ha problemi organizzativi, di personale, di logistica e di servizi". "I dati dicono che le risorse rafforzate da questa emergenza. Una Sanità più efficiente può essere il regalo inaspettato di questa lunghissima crisi". E se il regalo fosse invece una sanità che si stacca dai margini dello stato? "Credo fermamente nella necessità di indicare, come prevede un'antiqua norma costituzionale, i livelli minimi di assistenza e prestazioni di welfare uguali da Bolzano a Ragusa. Lo stato deve fissare standard sotto i quali non si può andare. Personalmente, sto già lavorando a questi standard per i nidi e per l'assistenza sociale". Prima del suo arrivo è stato ratificato un Piano sud dove si parlava di decontribuzioni, sgravi del 30 per cento sulle nuove assunzioni. Ministro, e la via da continuare a seguirlo? "Stanno lavorando in Europa per stabilizzare la decontribuzione sui contratti al sud fino al 2023. Non è la panacea, ma un provvedimento complementare a interventi strutturali per creare più lavoro, come quelli su sistemi civili, semplificazione e formazione professionale". Il presidente Draghi è stato molto severo sulle disparità vaccinali. Le regioni più inattive dalle sue parole sono quelle di centro-sud. E bene, non è forse così che si incrina quello spirito di "leale collaborazione"? "Quando ai fatti, non al dibattito giornalistico. E' fatto deciso che il dialogo con le regioni, grazie anche al lavoro della ministra Gelmini, è palesemente migliorato nell'ultimo mese: è più trasparente e operativo. Le decisioni più condivise. Il suo predecessore ha sempre difeso il reddito di cittadinanza che "andava esteso". E questa la sua idea? "Gli strumenti di sostegno al reddito esistono in tutta Europa. E facciamo certe scelte, come il reddito attivo per il lavoro. Resto convinta che sia necessaria una profonda revisione". (Copione segue a pagina quattro)



# il Giornale

10327  
9 771124 833008

SABATO 27 MARZO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XVIII - Numero 73 - 1,50 euro\*

www.ilgiornale.it  
SARZANA | Sede di redazione

## MISURE ANTI COVID

## Draghi: bambini a scuola ma ad aprire tutto chiuso Ed è scontro con Salvini

■ Mario Draghi ha deciso: «Niente zona gialla per tutto aprile. Ogni nuova decisione in base ai contagi». Il premier detta la linea ai partiti e punta tutto sul piano vaccinale: «Presto arriveremo a mezzo milione di dosi al giorno», non senza una battaglia sulle aziende farmaceutiche che «hanno venduto le stesse dosi tre volte». E sul Recovery plan: «Il passo fondamentale per pianificare il futuro è azzeccare la politica economica». Sulle chiusure però si registra l'irritazione della Lega, che con Matteo Salvini dice: «Impensabile un altro mese chiuso». Lo scontro con i «rigoristi» Pd e 5s costringe il ministro dello Sviluppo economico Giorgia Napolitano a mediare, mentre Forza Italia insiste: servono più risorse ai settori più colpiti dallo stop. Intanto Toscana, Calabria e Aosta tornano in rosso da lunedì. L'unica certezza: scuole aperte dopo Pasqua.

servizi da pagina 6 a pagina 11

## PARLA DA LEADER EUROPEO

di Augusto Minzolini

**C'**è una scuola di pensiero in una parte della politica, in qualche organo di informazione, tra qualche intellettuale e commentatore Tv, che punta a dimostrare dal giorno dopo in cui si è insediato il nuovo governo che con Draghi non è cambiato niente, che Mario e Giuseppe pari sono. Al punto da immaginare una figura mitologica, una sorta di Giano bifronte aristocratico: il Conte Draghi. Dentro c'è il risentimento per il potere perduto di quelli che sono entrati nella stanza dei bottoni con la stessa consapevolezza di chi vince una lotteria (vedi Casolino e Travaglio); c'è la nostalgia per una formula politica, quella giallorossa, che qualcuno, avendo poca fantasia e nulla in mano, sarà costretto a giocarsi anche in futuro; infine, c'è la stizza di chi aveva puntato sul fatto che Matteo Renzi nella sua strategia si sarebbe dato scacco matto da solo, che Matteo Salvini sarebbe finito nel dimenticatoio e che l'ancien régime del Conte due sarebbe durato almeno fino al 2023 (mezzo del Pd). Insomma, sono quelli che si sono battuti nell'ultima crisi

al grido «Conte o morte» e si sono ritrovati, loro malgrado, a dover applaudire Draghi. Con queste bisticche ideologiche sugli occhi è evidente che la differenza tra ciò che era e ciò che è ora non la vedranno mai. Eppure è cambiato molto, quasi tutto.

A meno che qualcuno non pretenda dal personaggio Draghi una rivoluzione da un giorno all'altro. Ma l'attuale premier non è un rivoluzionario. Tutt'altro. È uomo d'establishment. Dell'establishment, e la differenza non è di poco conto, internazionale. Lo sanno i mercati che, infatti, hanno abbattuto gli interessi sui nostri buoni del Tesoro, cioè sui soldi che prendiamo a debito. Lo sanno i suoi interlocutori internazionali sulle due sponde dell'Atlantico e non solo. Ieri nell'illustrare - con tono asciutto, scervo dalla retorica pomposa della coppia Conte-Casolino - i risultati del Consiglio d'Europa, nel raccontare di Joe Biden («ha portato aria fresca»), delle relazioni ritrovate con gli Usa («oggi gli Stati Uniti hanno solo un alleato principale ed è la Ue»), della Russia (...)

segue a pagina 6

## L'INTERVISTA

# «Giustizia malata, fermiamo i veleni»

Appello di Berlusconi alla maggioranza: è l'occasione giusta per riformare il sistema

di Alessandro Sallusti

**P**residente Berlusconi, il libro *Il Sistema* racconta un'Italia sconosciuta al grande pubblico. A lei che effetto ha fatto leggerlo, immaginava che la rete da lei stesso più volte denunciata fosse così estesa e profonda?

«Non mi ha stupito, proprio perché da molti anni ho subito e denunciato le infiltrazioni ideologiche e le opacità del sistema di potere che caratterizzano una parte della magistratura, alcune procure e i vertici delle correnti organizzate. Però ha molta impressione leggere queste stesse cose denunciate da chi ne è stato protagonista. L'ottimo libro-intervista che Lei, direttore, ha scritto con il giudice Palamara mette in luce un sistema che contraddice i cardini stessi dello stato di diritto, la terzietà (...)

segue alle pagine 2-3



## FILE A MILANO

## Assembramento da sciopero sui mezzi Chiudete i sindacati

di Antonio Ruzzo

**L**o sciopero si esercita nell'ambito delle leggi che lo regolano, così recita la Costituzione. Ed è Vangelo. Ma lo sciopero durante una pandemia che per tutti è una guerra che sta continuando a fare morti e feriti andrebbe esercitato anche con un po' di buonsenso. Non è un'eresia. Bastava dare un'occhiata alle immagini che ieri hanno visto gente che andava al lavoro accalcata sui mezzi pubblici per capire (...)

segue a pagina 9



CAOS IMPRESSIONANTE La foto di un autobus a Milano scattata ieri durante lo sciopero

## IL MINISTERO: «FAVORISCE I RICCHI»

## Un'altra picconata sulle case Affitti, assalto alla cedolare secca

Antonio Signorini

■ È cambiato il governo, ma sulla casa tira sempre una brutta aria. Ancora una volta sotto il tiro sono finiti i regimi fiscali speciali, in particolare la cedolare secca. Cioè l'aliquota del 21% (o più bassa in caso di accordo tra inquilini e proprietari).

a pagina 12

## LA ZUPPA DI PORRO

## Se i ristori sono l'oppio del lockdown

di Nicola Porro

a pagina 12

## BUFERA SULL'INPS

## Tridico offre il reddito M5s a più migranti

di Giuseppe Marino

a pagina 15

## ATTILIO FONTANA

## «La Lombardia fa gola a tutti Su di noi troppe bugie»

di Alberto Giannoni

**P**residente Attilio Fontana, qual è la situazione in Lombardia e quali sono le prospettive per le prossime settimane?

«Intanto, nelle Rsa lombarde tutti gli ospiti sono stati vaccinati. E anche tutto il personale sanitario degli ospedali, pubblici e privati, ha ricevuto due dosi. Ancora zona rossa. L'ultima?»

«Sì, spero davvero che sia l'ultima occasione in cui (...)



segue a pagina 9

-IN ITALIA-FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALE VEDI GERENZA  
SPERARE IN UNO DEI 1000000 DI CITTADINI CHE VOTERANNO

## A DAZN 10 MATCH A SETTIMANA, SETTE IN ESCLUSIVA

## Calcio in tv: tramonta l'era Sky

di Franco Ordine e Tony Damascelli

**G**li uomini del calcio hanno detto sì. E da ieri si è aperta una nuova era tecnologica nel bel mondo dorato del pallone italiano assediato dai debiti moltiplicati dal Covid. Con 16 voti favorevoli (sulle barricate sono rimaste 4 società: Crotone, Genoa, Samp e Sassuolo), l'assemblea della Lega di serie A ha assegnato i diritti televisivi domestici per il triennio 2021-2024 a Dazn che si è così aggiudicato il bando con il contributo decisivo di Tim. L'azienda del miliardario ucraino Len Blavatnik potrà trasmettere le 10 partite a settimana delle quali 7 in esclusiva.

a pagina 36

## EFFETTO CORONAVIRUS SULLE CULLE

## Mai così pochi figli dal 1861

Francesca De Martino

**S**i nasce meno e si muore di più. È l'effetto Covid-19 che ha fatto raggiungere al 2020 un altro dei tanti record in negativo, con un minimo storico di nascite dall'Unità d'Italia e un massimo storico di decessi dal secondo Dopoguerra. È stato rilevato un calo di 16mila nascite rispetto al 2019, il 3,8%. I bambini a essere stati iscritti all'anagrafe per nascita sono stati 404.104. Mentre i decessi dall'inizio della crisi sanitaria - marzo 2020 - a fine anno sono aumentati del 21% rispetto alla media dello stesso periodo degli ultimi cinque anni. Lo rivela l'Istat nel suo ultimo report.

a pagina 13

## TORNA L'ORA LEGALE

Fra sabato 27 e domenica 28 marzo

spostare  
avanti di un'ora  
le lancette  
dell'orologio

L'EGO - HUB

# IL GIORNO

SABATO 27 marzo 2021  
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

**CRASTAN**  
1870  
**100% ORZO ITALIANO**

Esposto contro l'assessore. Lei: solo invidia

«Voti in cambio di soldi»  
**Blitz della Finanza  
in Comune a Voghera**

Pisanu in Lombardia



**DOMANI IN REGALO  
SPECIALE  
APERTURA  
MOTO GP**

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Gli analisti: contagi zero in giugno

Secondo i modelli matematici della Statale di Milano l'epidemia durerà ancora un paio di mesi. L'Istituto di Sanità: «Estate serena»  
Ma il governo sceglie il rigore: Italia chiusa per tutto aprile. Ira leghista. Draghi: multe ai sanitari no vax ma sì allo scudo per i medici

Servizi  
da pag. 3 a pag. 9

Ancora pochi anziani vaccinati

**La vergogna  
del Paese  
dei furbetti**

Bruno Vespa

**A** desso abbiamo i dati ufficiali del governo. E ci si può chiedere come possano dormire sereni i presidenti e gli assessori alla Sanità di Sardegna (6.3%), Toscana (10.47%) e delle altre sei regioni italiane che hanno vaccinato meno del venti per cento dei loro cittadini che hanno più di ottant'anni. Abbiamo 250mila medici, 350mila infermieri, 50mila dentisti e 20mila ostetriche. 670mila persone in tutto. Si aggiungano 300mila operatori socio sanitari che in larga parte non entrano in corsia. E un numero non facilmente quantificabile di sanitari che operano nelle residenze per anziani.

Continua a pagina 2

**STUDENTI (Torino)**



**CIRCHI (Milano)**



**RISTORATORI (Bologna)**



**TASSISTI (Firenze)**



**LUNA PARK (Roma)**



**RIDER (Genova)**



## L'ITALIA CHE DICE NO

**DALLE CITTÀ**

Milano, la possibile svolta

**Il Tar dà ragione ai genitori milanesi «No all'automatismo tra zona rossa e Dad»**

Ballatore e Palma nelle Cronache

Milano, inchiesta "Ghisopoli"

Cricca delle multe Verso il processo Cobelli e i complici

Palma nelle Cronache

**TORNA L'ORA LEGALE**



La loro unione superò tutto, anche il tradimento  
**Yves, Simone (e Marilyn)  
L'amore che non muore**

Di Clemente a pagina 27



La maggioranza delle partite sarà in streaming  
**Rivoluzione diritti tv  
La serie A passa a Dazn**

Franci nel QS

LE GALLERIE DEGLI UFFIZI  
**Dante**  
La visione dell'arte  
Forlì, Musei San Domenico  
1 aprile - 11 luglio 2021  
www.mostradante.it



Oggi su Alias

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



Domani su Alias D

HARRY MULISCH «L'attentato», dall'Olanda postbellica, un romanzo che ruota intorno alle conseguenze imprevedute di un'azione partigiana



Visioni

SCENE Oggi è la Giornata del Teatro, ma i sipari sono sempre abbassati e i ristori distribuiti in modo discutibile Gianfranco Capitta pagina 12

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS

CON LE MENDE DIPLOMATICHE IL DIRIGENTE

SABATO 27 MARZO 2021 - ANNO LI - N° 73

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

IN 56 MILA RISCHIANO DI NON AVERE PIÙ UN LAVORO DA LUGLIO, MA GIORGETTI NON RISPONDE

Al ministero la rabbia operaia

Non è una buona notizia, per i circa 56 mila operai metalmeccanici a rischio di licenziamento da luglio per decisione del governo Draghi, venire a sapere che i tavoli di crisi ripartiranno «a breve», ma senza un calendario preciso. «Una risposta con delle date - tira le

somme Francesca Re David che guida la Fiom Cgil - non l'abbiamo avuta. E quando abbiamo detto al ministro Giorgetti che il governo è da troppo tempo silenzioso, lui ci ha risposto che non intende convocare tanto per convocare, ma convocare quando da del-

le soluzioni e delle cose da dire». L'unica assicurazione data dal nuovo titolare del Mise è relativa alla costituzione di una task force, insieme al ministero del Lavoro, che dovrebbe occuparsi delle vertenze più delicate.

CHIARI A PAGINA 3

RIDERS IN PIAZZA

«Senza contratto ancora sciopero»

Mobilizzazione dei ciclofattorini per un vero contratto. Da Milano a Palermo presidi e cortei nel «No Delivery days». Prima giornata di convergen-

za delle lotte con i lavoratori dello spettacolo e quelli della logistica. «Priorità alla scuola» contro la Dad in 70 città CICCARELLI A PAGINA 2

Sinistra Riaccendere i lumi contro il populismo

DOMENICO DE MASI

L'articolo di Stefano Bonaga (Il manifesto, 17 marzo), indica nel populismo il nemico peggiore della «isocrazia» intesa come desiderabile sistema politico, capace di assicurare a tutti una «scittadinanza attiva». Poiché il populismo de-politicizza la società, per sconfiggerlo occorre ri-politicizzarla. L'idea ha stimolato un ampio dibattito su queste pagine cui vorrei contribuire mettendo in luce i meccanismi di questa de-politicizzazione e indicando alcune condizioni indispensabili per ri-politicizzare. segue a pagina 15

Rinnovare il Pd Basta subaltermità al complesso militare-industriale

GIAN PIERO SCANU

La puntata di lunedì scorso di «Presi Diretta» sulla industria bellica e le spese militari è stata una vera boccata d'ossigeno, un ottimo esempio di servizio pubblico. Spero davvero che, insieme ai tanti cittadini, l'abbiano vista anche i miei colleghi di partito, perché tutto ciò di cui si è parlato in quella trasmissione li riguarda molto da vicino. In special modo, tutti coloro che hanno ricoperto e che ricoprono posizioni di governo non solo nel ministero della Difesa. segue a pagina 14

La protesta no Dad ieri a Roma foto Giuseppe Lami/Ansa

Dopo Pasqua in classe anche in zona rossa fino alla prima media: l'annuncio di Draghi nella giornata di protesta No Dad. Ma per la scuola sicura servono risorse. Solo il Lazio in arancione. Obbligo vaccinale per i sanitari. Salvini vuole aprire, il premier lo gela pagine 4, 5



La Dad non è tratta

Centrosinistra Letta lancia le primarie per il sindaco di Roma



Il leader Pd ribadisce l'alleanza alle politiche con il M5S. Ma su Roma si rassegna alla divisione con i grillini. E lancia le primarie aperte a Calenda, Gualtieri e altri. Lungo incontro con le sarde per aprire il Pd ai non iscritti. Su Renzi: «Lo vedrò, ma non ponga veti sul M5S». CARUGATTI A PAGINA 7

all'interno

Fondi Ue La Corte tedesca stoppa Next Generation

ANNA MARIA MERLO PAGINA 6

Economia Draghi «detta» la linea a Bruxelles

ANDREA COLOMBO PAGINA 6

Israele Milioni di vaccini in più: scorte o regali?

MICHELE GIORGIO PAGINA 6

BANGLADESH Il 50mo compleanno finisce nel sangue



Ondata di proteste in tutto il Paese contro la visita del premier indiano Modi nel giorno in cui si celebra mezzo secolo di indipendenza. «Fomenta l'odio etno-nazionalistico e anti-islamico». In piazza studenti di sinistra e militanti islamisti. La polizia apre il fuoco: almeno 4 morti e decine di feriti BATTISTONA A PAGINA 8

TIGRAY L'Eritrea ritirerà le sue truppe

Sia il governo etiopico che quello eritreo avevano sempre negato la partecipazione dei militari di Asmara al conflitto esplosivo nel Tigray. Ora però ne annunciano il ritiro. La promessa dopo l'incontro tra il presidente eritreo Afewerki e il primo ministro etiopico Abiy Ahmed. Intanto arriva il report della Commissione etiopica sui diritti umani sugli abusi, i saccheggi e le stragi di civili a Axum nel novembre 2020: sul banco degli accusati entrambi gli eserciti inviati a combattere il Tigray's People Liberation Front. FLORISIA A PAGINA 8

Lele Corvi



10327 9 770055 211017





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILE N° 98 ITALIA

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 436 - ART. 2, CCP, 4751 L. 65/96

Fondato nel 1892



Sabato 27 Marzo 2021 •

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

NOMI E PREGI: 'IL MATTINO' - 'IL CORRIERE' EUROPEO

**La rassegna Pompei, si riapre 5 spettacoli estivi per anticipare la ripresa dei teatri**  
Luciano Giannini a pag. 14



**Le partite in streaming Rivoluzione Serie A nuova era con Dazn Sky perde lo scettro**  
Bernardini e Riggio a pag. 16



**Scatta l'ora legale**  
Stanotte le lancette dell'orologio dovranno essere spostate avanti di un'ora dalle 2 alle 3  
L'ora solare tornerà il 31 ottobre 2021

## Divieti, scintille Draghi-Salvini

► Per bar e locali riapertura solo a maggio, il leader della Lega all'attacco. Il premier: decidono i dati Campania, De Luca prenota il vaccino Sputnik. Il capo del governo frena: «Cautela per i contratti»

**I rischi per il Sud**  
Se il Recovery finanzia solo progetti già esistenti

**Le misure necessarie IMPARIAMO DA CHI HA VINTO LA PANDEMIA**

**Luca Ricolfi**  
Da qualche tempo si riparla di aprire le scuole, o perlomeno le scuole materne ed elementari. Il tema della riapertura delle attività culturali sta particolarmente caro alla sinistra, come quello della riapertura delle attività commerciali alla destra. È dunque probabile che, nelle prossime settimane, assisteremo a esperimenti di riapertura su entrambi i fronti. Ma che cosa ci dicono i dati dell'epidemia?  
Continua a pag. 39

Per bar e locali riapertura solo a maggio. E su questo si riapre il contenzioso tra Salvini e Draghi. Il leader della Lega va all'attacco ma il presidente del Consiglio lo stoppa: «Le decisioni vengono prese in base ai dati della pandemia». E anche sulla vicenda Sputnik, il vaccino russo prenotato dal governatore campano De Luca, c'è polemica. Draghi: «Cautela per i contratti». **Ajello, Di Giacomo, Errante, Evangelisti, Gentili, Pappalardo e Pirone alle pagg. 2, 3, 4 e 6**

**L'intervista Beatrice Lorenzin**

«Entro fine anno arrivano 70 nuovi vaccini anti-Covid»  
Lorenzo Calò a pag. 5



**I focus del Mattino**

**Il flop dell'App «Immuni» tracciati solo 15mila positivi**  
Emilio Fabio Torsello a pag. 5



**Il racconto La Spoon River delle coppie uccise dal virus**

**Gigi Di Fiore**

Compagni per una vita. E uniti anche nella morte. A Massa Lubrese e Avellino gli ultimi casi di marito e moglie morti per Covid.  
A pag. 7

**Marco Esposito**

No. Non facciamo del Recovery un gigantesco «progetto sponda». Un piano nel quale, per paura di non finire in tempo a rispettare le scadenze, si chiede all'Europa di finanziare iniziative già in corso, con il risultato di non realizzare nulla di nuovo. No. Lo chiediamo da Sud, perché nel Mezzogiorno conosciamo bene la trippola dei «progetti sponda».  
Continua a pag. 39

**Punto di Vespa AZZECCAGARBUGLI E FURBETTI DA BELPAESE**

**Bruno Vespa**  
Adesso abbiamo i dati ufficiali del governo. E ci si può chiedere come possano dormire sereni i presidenti e gli assessori alla Sanità di Sardegna (6,3%), Toscana (10,47%) e delle altre sei regioni italiane che hanno vaccinato meno del venti per cento dei loro cittadini che hanno più di ottant'anni. Non si capisce come possa essere nato questo gigantesco imbroglio clientelare che ha attraversato l'Italia da Nord a Sud.  
Continua a pag. 39

**Castellammare** Le riunioni dei D'Alessandro dove c'erano i ragazzi



I vigili urbani di Castellammare entrano nella scuola abbandonata e asservita ai clan di camorra

### Nella scuola abbandonata il covo del clan

Dario Sautto a pag. 12

### «Sui quadri del boss in chiesa c'è il sangue di Giancarlo Siani»

Don Manganiello e le immagini offerte da Nuvoletta Aperta una inchiesta. La Curia: «Approfondiremo»

De Crescenzo e Di Giacomo a pag. 13

**Il commento**

La camorra devota tra Don Abbondio e burocrazia curiale

**Titti Marrone**

Che ci fa il nome di Nuvoletta, boss del clan associato al delitto Siani, in una chiesa? Continua a pag. 38

**A Marano**

Insegue e sperona scooter dei rapinatori morti due giovani

Fuga in scooter, inseguiti e speronati dall'auto dell'uomo a cui avevano rapinato il Rolex. Così sono morti due giovani, ieri, nel napoletano, a Marano. Bocchetti in Cronaca

**Le celebrazioni e il Paese**

### Recitiamo Dante nelle piazze non riduciamolo a un emoticon

**Giuseppe Montesano**

È questo Dantedi il massimo che un Paese riesce a fare per il padre di tutti i suoi poeti e della lingua che parla? È il miscuglio tra letture televisive alla melassa e robotini a detti droidi che leggono i versi dell'Alighieri a scuola e studenti invitati dalle burocrazie ministeriali a trasformare in emojì i versi danteschi? Celebrare un poeta e la sua lingua sarebbe questo insieme di ufficialità politica tetramente

e arcaicamente post-ricognimentale unita a una «attualizzazione» che considera i ragazzi dei poveracci senza cervello e la scuola un parco giochi? Non è così che si celebra un poeta. E qui faccio una modesta proposta, come avrebbe detto il grande Swift che era irlandese come quel Joyce che adorava Dante almeno quanto quel Borges che era argentino e non scriveva sciocchezze su giornaliucoli in gramo tedesco.  
Continua a pag. 38



**La Buona Spesa non solo a parole**  
RICARICA • SOSTEGNO • TERRITORIO

**tu acquisti, noi doniamo!**  
senza spendere di più

**come?**

- 1. FAI ALMENO 30 EURO DI SPESA
- 2. APRI L'APP MD NELLA SEZIONE GOODIFY
- 3. SCAMBIONA IL QR CODE BENEFICO CHE RIVOLI ALLA FINE DELLO SCONTRO DELLA TUA SPESA
- 4. PER OGNI SPESA MD DONERÀ 1 € AL BANCO ALIMENTARE
- 5. SE LO DESIDERI, PUOI SELEZIONARE LA REGIONE A CUI DESTINARE LA DONAZIONE

MD ha scelto come partner strategico Goodify per sostenere Banco Alimentare

Con la tua spesa puoi aiutare Banco Alimentare e insieme possiamo fare arrivare un segnale di fiducia a milioni di persone.  
Pochi donano e alimentano speranza.

PIAZZATA VALLAN IN TUTTI I PUNTI VENDITA ADBENTIS

MAGGIORI DETTAGLI SU MDSPAL.IT





# Il Messaggero



201 € 1,40\* ANNO L.48 - N° 85 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 27 Marzo 2021 • S. Augusto

IL GIORNALE L'ATTINO

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

**VACCINI**  
GIORNO PER GIORNO  
Dosi somministrate in Italia:  
**8.959.782**  
Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente:  
**+31,4%**  
Dati: 26 marzo 2021

**Niente penalizzazione**  
**Caso tamponi-Lazio**  
**passa la tesi di Lotito**  
**solo multa al club**  
**e al presidente 7 mesi**  
Abbate e Bernardini a pag. 27



**Cittadino onorario a Palermo**  
**Muti dirige al Massimo:**  
**«Le sale senza pubblico**  
**sono come macchine**  
**che non hanno benzina»**  
Antonucci a pag. 25

**Scatta l'ora legale**  
Stamette le lancette dell'orologio dovranno essere spostate avanti di un'ora dalle 2 alle 3  
L'ora solare tornerà il 31 ottobre 2021

**Misure necessarie**  
**La lezione**  
**dei Paesi che**  
**dominano**  
**la pandemia**

Luca Ricolfi

**D**a qualche tempo si riparla di aprire le scuole, o perlomeno le scuole materne ed elementari. Il tema della riapertura delle attività culturali sta particolarmente caro alla sinistra, come quello della riapertura delle attività commerciali alla destra. È dunque probabile che, nelle prossime settimane, assisteremo a esperimenti di riapertura su entrambi i fronti.

Ma che cosa ci dicono i dati dell'epidemia? I dati dell'epidemia parlano purtroppo piuttosto chiaro. Fra le società avanzate, l'Italia continua a primeggiare sia in termini di nuovi casi sia in termini di decessi. Quel che è più grave, però, è il trend: in Italia, come in molti altri Paesi avanzati, dopo un periodo di rallentamento dell'epidemia (gennaio-febbraio), è partita una nuova ondata: la terza, dopo quelle di marzo-aprile e ottobre-novembre dell'anno scorso.

Perché, ancora una volta, siamo stati colti di sorpresa? Perché non riusciamo a contenere la circolazione del virus? Perché gli ospedali e le terapie intensive sono di nuovo al collasso?

La spiegazione prevalente, su cui convergono mass media, autorità sanitarie e politici di ogni schieramento, punta il dito sui ritardi della campagna vaccinale. Questa spiegazione trova (apparentemente) sostegno nel fatto che nei tre Paesi che sono più avanti nella campagna vaccinale, e cioè Israele, Regno Unito e Stati Uniti, l'epidemia è in ritirata.

Continua a pag. 20

## Bar e locali, si riapre a maggio

► Ritorno a scuola dopo Pasqua, ma non ci saranno zone gialle. Lazio in arancio da martedì  
Salvini non ci sta: «Votiamo contro». Ma Draghi lo gela: «A decidere sono i dati dei contagi»

**ROMA** Italia in arancione (tra cui il Lazio) e rosso fino alla fine di aprile. Non ci saranno zone gialle. Ma da martedì 7 aprile anche in zona rossa riapriranno gli asili, le scuole primarie e le prime medie. Il 3, 4 e 5 aprile e dunque anche Pasqua e Pasquetta, tutta l'Italia sarà zona rossa. Salvini non ci sta sulle chiusure: «Se è così votiamo contro». Ma Draghi lo gela: «A decidere sono i dati dei contagi».

Ajello, Conti, De Cicco, Errante, Gentili, Melina e Pirone da pag. 2 a pag. 7

### Il nuovo decreto legge sull'emergenza

**Obbligo di vaccino per i sanitari**  
**E per i medici c'è lo scudo penale**

Valentina Errante

**O**bligo di vaccinazione per i sanitari che lavorano a contatto con il pubblico e uno scudo penale e civile per i medici



chiamati a somministrare le dosi: in caso di conseguenze sui pazienti non sarebbero perseguibili. Il decreto legge urgente andrà entro breve in Consiglio dei ministri.  
A pag. 7

### Il segretario Pd: competizione aperta

**Letta annuncia le primarie per Roma**  
**«Gualtieri in corsa. Raggi, un inciampo»**

ROMA

Enrico Letta lancia le primarie del Pd per le amministrative di Roma, con l'ex ministro Fiorenzo Gualtieri in cima alla lista nella corsa all'investitura di candidato sindaco. Il neo segretario: «Saranno primarie aperte». In corsa anche i cinque stelle e Calenda. I nomi entro fine aprile.



Pucci e Pacifico a pag. 9

### Rivoluzione web. Sky può avere tre gare e pensa al ricorso contro i club



**Serie A, i diritti a Dazn-Tim**  
**tutto il calcio sul telefonino**  
Diletta Leotta durante un collegamento su Dazn. Foto: Bartoletti. A pag. 11

## Alitalia, lo stop Ue al salvataggio

### L'ombra delle lobby

► Fumata nera al vertice con Vestager che vieta la vendita a Ita di slot, manutenzione e handling

Umberto Mancini

**F**umata nerissima per il futuro di Ita-Alitalia. Nonostante i toni concilianti finali, il vertice in video conferenza tra i ministri italiani e la Commissaria Ue alla concorrenza, Margrethe Vestager, è andato male. Nessun via libera quindi all'operazione Ita. Dietro si profila l'ombra delle lobby.

**Italia, caos export**  
**Il blocco di Suez**  
**attira i pirati sulle navi ferme**

Jacopo Orsini  
Non si risolve il blocco di Suez. Danni pesanti per l'esportazione italiana. A pag. 10

**Guidava la Smart**  
**L'amico fraterno**  
**alla madre di Daniel**  
**«Zia, non correvo»**



**ROMA** L'amico di Daniel che era alla guida ha telefonato la madre della vittima. Mozzetti a pag. 13



**MINERACQUA**  
CONOSCI L'ACQUA MINERALE? | DI CHE ACQUA SEI? | MINERALE? NATURALE!  
L'acqua minerale, un bene prezioso, indispensabile al benessere quotidiano e ad una idratazione di qualità.  
SCOPRI IL MONDO MINERALE  
[mineracqua.it](http://mineracqua.it)

**TORO, RISVEGLIO DI PRIMAVERA**  
**IL GIORNO DI BRANKO**  
Buongiorno, Toro! Risveglio di primavera. Avete affrontato e superato gli influssi difficili dei primi mesi dell'anno, ora invece siete finalmente in attesa del richiamo alle armi da Marte e Venere, i due amanti guerrieri che rendono sempre esaltante la vita. Luna, presenza indispensabile per la nascita di un amore, spande magnificamente nel punto più alto del vostro cielo. Accadrà qualcosa... Auguri.  
© SPERIMENTAZIONE L'OROSCOPO ALL'INTERNO

\* € 1,20 in Umbria € 1,40 nelle altre regioni. Tardano con altri quotidiani nei territori: rispettivamente nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20. La domenica con Tattometro € 1,40 in Abruzzo. Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40. Nel Mezzogiorno: Il Messaggero • Primo Piano N. 5 € 1,20 nelle province di Bari e Foggia. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40.



# il Resto del Carlino

SABATO 27 marzo 2021  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it

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

Emilia Romagna e Marche

**Mare e montagna,  
corsa agli affitti estivi  
Caccia alle ville di lusso**

Luminati nel Fascicolo Regionale



**DOMANI IN REGALO  
SPECIALE  
APERTURA  
MOTO GP**

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Gli analisti: contagi zero in giugno

Secondo i modelli matematici della Statale di Milano l'epidemia durerà ancora un paio di mesi. L'Istituto di Sanità: «Estate serena»  
Ma il governo sceglie il rigore: Italia chiusa per tutto aprile. Ira leghista. Draghi: multe ai sanitari no vax ma sì allo scudo per i medici

Servizi  
da pag. 3 a pag. 9

Ancora pochi anziani vaccinati

**La vergogna  
del Paese  
dei furbetti**

Bruno Vespa

**A** desso abbiamo i dati ufficiali del governo. E ci si può chiedere come possano dormire sereni i presidenti e gli assessori alla Sanità di Sardegna (6.3%), Toscana (10.47%) e delle altre sei regioni italiane che hanno vaccinato meno del venti per cento dei loro cittadini che hanno più di ottant'anni. Abbiamo 250mila medici, 350mila infermieri, 50mila dentisti e 20mila ostetriche. 670mila persone in tutto. Si aggiungano 300mila operatori socio sanitari che in larga parte non entrano in corsia. E un numero non facilmente quantificabile di sanitari che operano nelle residenze per anziani.

Continua a pagina 2

**STUDENTI (Torino)**



**CIRCHI (Milano)**



**RISTORATORI (Bologna)**



**TASSISTI (Firenze)**



**LUNA PARK (Roma)**



**RIDER (Genova)**



## L'ITALIA CHE DICE NO

DALLE CITTÀ

Bologna, verso il voto

**Casini lancia  
la Gualmini:  
«Alla città serve  
un sindaco donna»**

Carbutti in Cronaca

Basket, e domani c'è il derby

**EuroCup, la Virtus  
batte Badalona  
e vola in semifinale**

Selleri e Gallo nel Qs

TORNA L'ORA LEGALE



La loro unione superò tutto, anche il tradimento

**Yves, Simone (e Marilyn)  
L'amore che non muore**

Di Clemente a pagina 27



La maggioranza delle partite sarà in streaming

**Rivoluzione diritti tv  
La serie A passa a Dazn**

Franci nel QS

LE GALLERIE DEGLI UFFIZI

**Dante**  
La visione dell'arte

Forlì, Musei San Domenico  
1 aprile - 11 luglio 2021  
www.mostradante.it



# IL SECOLO XIX



SABATO 27 MARZO 2021

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL € 4,10 con "Gente" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXV - NUMERO 73, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità: IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. (010) 5398.200 www.manzoniaclassic.it

## L'IMPREVEDIBILE REGNO DEL MARE NEI LIBRI OMAGGIO DEL SECOLO XIX

DOMANI I PRIMI RACCONTI DI CONRAD, BALZAC E DEFOE / L'ARTICOLO A PAGINA 37



## DOMANI IL SUPPLEMENTO Specchio, piani di viaggio in vista della ripartenza

A 50 CENTESIMI PIU' IL PREZZO DEL GIORNALE

### INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 14
Economia-Marketing	Pagina 15
Giustizia	Pagina 18
Programmi - Iv	Pagina 25
Arte	Pagina 36
Sport	Pagina 41

RACCONTI DI MARE E TEMPESTA 1 USCITA DOMANI IN REGALO

ITALIA CHIUSA FINO A MAGGIO, IL PREMIER SI IMPONE SU SALVINI. SCUOLE APERTE IN ZONA ROSSA. TAGLI NELLE CONSEGNE, LA LIGURIA UTILIZZA LE SCORTE PFIZER

# Draghi: serve un decreto contro i no vax in corsia

Il piano: trasferimento, ferie obbligate e licenziamento per gli operatori sanitari che non si vaccinano

Il presidente del Consiglio Draghi ha annunciato le mosse delle prossime settimane contro il contagio. Riapriranno le scuole fino alla prima media anche nelle zone rosse, ma viene mantenuta la linea della prudenza. Oltre la metà della popolazione resterà in lockdown fino al 13 aprile, e anche le zone meno colpite saranno mantenute in arancione fino a maggio. Inutile il pressing di Salvini, che chiede riapertura progressive. «Le chiusure e le riaperture vengono decise solo in base ai dati che vediamo», ha detto Draghi. Un'altra novità è quella che segue i focolai divampati a Genova e Lavagna. «Non va bene che chi non si vaccina lavori a contatto con i malati. La ministra Carra sta lavorando a un provvedimento», ha spiegato il premier. Il decreto legge dovrebbe prevedere per i sanitari no vax sanzioni progressive, dal trasferimento alle ferie fino al licenziamento.

Dopo le proteste dei medici, la Liguria ha deciso di dare fondo alle riserve di vaccino Pfizer per ovviare alla riduzione nelle consegne di AstraZeneca. Divieto di asporto dalle 16 a Savona.

SERVIZIO / PAGINE 2-9

### L'ANALISI

LORENZO CUOCOLO

## LEGGE POSSIBILE: L'IMMUNITÀ È ANCHE UN DOVERE

La Consulta ha chiarito che nessuno può essere chiamato a sacrificare la propria salute per proteggere quella degli altri. Ma se il disagio è tollerabile, allora un vaccino può essere imposto.

### IL SINDACO DI GENOVA

Emanuele Rossi

## Bucci: «AstraZeneca è sicuro, io l'ho fatto e grido come prima»

«Danni collaterali non ne ho avuti: ho fatto tre riunioni e ho gridato come prima...». Il sindaco di Genova Bucci è stato vaccinato con AstraZeneca. «È sicuro».



## RANIERI, IL CALCIO E LA SAMP: «CHI VUOLE GIOCARE CON ME IN CAMPO DEVE DARMI LA VITA»

BASSO FRECCERO / PAGINE 40 E 41

### ROLLI



## AMANDA SANDRELLI E LA GIORNATA DEL TEATRO: «L'ARTE NON È STREAMING»

L'INTERVISTA / PAGINA 33

### ECONOMIA

## L'agenzia fantasma che deve controllare le autostrade italiane

Matteo Indice

All'indomani del crollo di ponte Morandi, per l'allora ministro di Trasporti Toninelli l'agenzia Ansfisa doveva essere la soluzione per passare «dalla logica dell'emergenza a quella della prevenzione». Due anni e mezzo e tre ministri dopo, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture è ancora in alto mare. E non è ancora operativa la sezione più importante, quella che dovrebbe ispezionare lo stato di gallerie e viadotti autostradali.

## Ex Ilva, il governo torna a puntare sui forni elettrici

Gilda Ferrari

Il governo vuole modificare il piano industriale dell'ex Ilva, allegato all'accordo siglato a dicembre con ArcelorMittal. Nell'incontro avvenuto ieri con i sindacati dei metalmeccanici, il ministro per lo Sviluppo Giordano avrebbe detto che servono «un aggiornamento e un approfondimento». Secondo quanto trapela, l'intenzione sarebbe quella di virare con decisione sui forni elettrici e impianti di preriduzione, meno inquinanti. Si parla di contatti con il gruppo Danieli.

Torna l'ora legale. Stanotte le lancette dell'orologio dovranno essere spostate avanti di un'ora.

L'ora scolare tornerà il 31 ottobre 2021.

**Danielli**  
la pasta fresca

Dal 1967 pasta fresca di alta qualità

**CONSEGNA A DOMICILIO RAPIDA E SICURA:**

- TELEFONO 010.562.383
- 0393.888.72.92
- Telegram: DanielliPastaFresca
- WhatsApp: 3918.64.64.762
- Dal sito: DanielliShop.it

Via Galileo 419 - tel & fax: 010 562383  
Via Russell 3 anno presso Mercato delle Fiore  
tel. 010 6087292

**BUONGIORNO**

Opinioni e appetizioni

MATTIA FELTRI

Io ogni tanto ve lo ricordo: prendete i libri editi da Nino Aragno, il miglior editore d'Italia. L'ultimo è intitolato Enchiridion, cioè Manuale, il manuale dei pensieri di Epitteto raccolti dallo scrittore e discepolo Arriano (Epitteto non ha buttato un minuto del suo tempo per scrivere). Qui è nel gioiello della traduzione di Giacomo Leopardi, anno 1825. La partenza è folgorante. Non tutto, dice Epitteto, è in nostro potere. Sono in nostro potere «l'opinione, il movimento dell'animo, l'appetizione, l'avversione...». Non sono in nostro potere «il corpo, gli averi, la reputazione, i magistrati (cioè le cariche pubbliche, ndr)». Stavo leggendo questo magnifico incipit quando mi è cascato addosso il Matteo Salvini quotidiano, produttore del seguente pensiero: sono impensabili nuove restrizioni, serve un «graduale e sicuro ritorno alla vita». Mario Draghi, forse avveduto della agevole disponibilità di opinioni e appetizioni, e dello scialo che se ne fa, ha risposto che il pensabile e l'impensabile dipendono dai numeri. Il Covid, eccolo il punto, non è così sensibile alle opinioni e alle appetizioni di Salvini, né di chiunque altro, e ci dimostra da un anno abbondante che consideriamo in nostro possesso il corpo, gli averi, la reputazione e le cariche pubbliche, ma non sono in nostro possesso né in nostro potere. Ne discende frustrazione, e poi ce la prendiamo con gli uomini e con gli dei. Il problema è saperlo e comprenderlo, altrimenti, spiega più avanti Epitteto, diventa impossibile individuare delle nostre vite il nemico più insidioso: lo sciocco che è in noi. E che twitta tutto il giorno, accidenti.

NUOVO **BANCO METALLI**

AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO

APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9:00-19:00  
WWW.BANCO-METALLI.COM



€ 2,50\* in Italia — Sabato 27 Marzo 2021 — Anno 157\* — Numero 84 — [Issole24ore.com](http://Issole24ore.com)

# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

**Decreto Sostegni**  
Riscossione, stop ai recuperi delle cartelle sotto 5mila euro



Luigi Lovecchio — a pag. 24

**Diritto comunitario**  
La Corte Ue apre la strada al diritto al silenzio nel caso di contestazioni Iva

Enrico Traversa — a pag. 25

**varco**  
DAL 1948 UN RIFUGIO SICURO  
**GAMMA FORD HYBRID**  
CON FORD HYBRID BOWW E NUOVI TECNICI ELETTRICI STABILI  
Ford  
Varco Fiat/Seat/Volkswagen - [fordhonda.it](http://fordhonda.it)

FTSE MIB 24393,26 +0,72% | SPREAD BUND 10Y 97,40 +1,50 | €/S 1,1782 -0,17% | BRENT DTD 64,52 +4,42% | **Indici & Numeri** → p. 27-31

## Italia stretta dal declino demografico: 746mila morti e solo 404mila nati

Istat

**Il Covid accentua la crisi in Lombardia** l'aumento più alto di decessi (+111%)

**A fine 2020 la popolazione residente calata dello 0,6%** Crollano i matrimoni

Un numero di decessi mai registrato prima dal Dopoguerra. Perduto un numero di residenti in Italia pari alla popolazione della città di Firenze. A picco il numero dei matrimoni. È quanto evidenzia il rapporto Istat «Il dinamismo demografico durante la pandemia Covid anno 2020». I dettagli: nell'anno della pandemia i decessi totali ammontano a 746.146, mentre agli uffici anagrafici sono stati iscritti per nascita 404.104 bambini. Il livello più basso registrato dall'Unità d'Italia. Al 31 dicembre 2020 la popolazione residente è inferiore di quasi 384 mila unità rispetto all'inizio anno. Lombardia ed Emilia-Romagna registrano una inversione di tendenza in termini di variazione di popolazione, passando da un incremento a un deficit 2020 rispettivamente di -0,89% e -0,45%.

Davide Colombo — a pag. 3

RATIFICA CONGELATA

**Corte Suprema tedesca sospende il Recovery Fund**

Rischia di slittare l'avvio del programma di aiuti europei per il rilancio post pandemico. La Corte costituzionale tedesca ha sospeso il processo di ratifica del Recovery Fund, a causa di un ricorso presentato con procedimento urgente. Uno stop sul filo di lana perché il testo di legge sul Recovery era già stato approvato dal Parlamento e stava andando alla firma dal capo dello Stato. Tutto sospeso in attesa che sia chiarita la fondatezza ed esaminata la fondatezza del ricorso.

Niccolò Sorrentino — a pag. 5

I COMMENTI DEL SOLE

FALCHI & COLOMBE

**LEZIONE TURCA SU MONETA E SOVRANISMO**

di Donato Masciandaro — a pagina 10

BUSSOLA & TIMONE

**LE POLITICHE COOPERATIVE CHE MANCANO**

di Giovanni Trisà — a pagina 10

L'ANALISI

**L'ALLARME E LA GRANDE RIMOZIONE**

di Alessandro Rosina

I dati sulle nascite nel 2020 appena pubblicati dall'Istat contengono due conferme negative. La prima è il suo porsi in continuità con il declino degli anni precedenti. La seconda è l'ulteriore accentuazione al ribasso causata dalla crisi sanitaria. L'esito è un numero di nati ai minimi storici

### 384mila

**SPARITA UNA CITTÀ COME FIRENZE**

A fine 2020 il numero di residenti è calato di un numero pari a quello degli abitanti di Firenze

(404 mila) che rende ancor più ampio il divario record rispetto ai decessi (-342 mila). È dalla recessione del 2008, arrivato fino all'impanto della pandemia, che collezioniamo record negativi per la demografia del nostro Paese.

— Continua a pagina 3

PANDEMIA. IL SERUM INSTITUTE PRIMO FORNITORE DEL PROGRAMMA COVAX



Covax. L'India è in prima fila nel progetto internazionale ma con il boom dei contagi interni la campagna nazionale assorbirà la produzione (nella foto un murales a Mumbai)

**Vaccini, l'India frena l'export e mette a rischio i Paesi più poveri**

Gianluca Di Donfrancesco — a pag. 8

## Draghi: «Scuole aperte in zona rossa»

La lotta al Covid

«Le scuole riapriranno fino alla prima media» in zona rossa dopo Pasqua. Lo annuncia il premier Draghi in una conferenza stampa: «Non va bene che operatori sanitari non vaccinati siano a contatto con malati. La ministra Carabia sta prendendo un provvedimento»

allo studio l'obbligo di vaccinazione (ma con esoneri). Sulla polemica con le Regioni: «A lavorare tutti insieme, inutile mettere divieti o minacciare misure». Il Salvini che invoca più aperture ha risposto: «Le chiusure sono decise in base ai contagi covid che vediamo». Ieri si sono registrati ancora 24 mila nuovi casi e 450 decessi. Il deficit extra per i nuovi aiuti, attesa ad aprile, sale intanto verso 25-30 miliardi.

— Servizi a pagina 2

IL PREMIER / 1

«In quattro mesi anche l'Italia produrrà dosi»

— a pagina 2

IL PREMIER / 2

«Nell'interesse di tutti l'intesa con AstraZeneca»

— a pagina 2

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

**LAILA**  
10mg, 20mg, 30mg  
Nuovo farmaco con estratto Silexan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

**LAILA**  
Più spazio alla vita.

CHIEDI COVAX SUI TUOI FARMACI, LA

Leggenda: LAILA è un marchio registrato di proprietà di Silexan S.p.A. - Via S. Maria, 10 - 00187 Roma

PANORAMA

LA CRISI DELLA COMPAGNIA

**Alitalia, si Ue a ristori per 24,7 milioni** Vertice «costruttivo» Vestager-governo

La Commissione Ue ha approvato un aiuto di 24,7 milioni stanziato dall'Italia per compensare Alitalia per gli ulteriori danni a causa della pandemia di coronavirus. L'importo è inferiore alla richiesta italiana di 55 milioni. Continua intanto il lavoro tecnico tra governo e Bruxelles sul dossier per la nuova Ita: «Incontro costruttivo» ieri tra la commissaria Vestager e i ministri Franco, Giorgieri e Giovannini.

MADE IN ITALY

**Cdp supera i target: in due anni supportate 100mila aziende**

Dominelli — a pag. 12

DIRITTI TV

**Dazn conquista la Serie A per 2,5 miliardi di euro**

Dazn si è aggiudicata con 2,5 miliardi di euro i diritti video sulla Serie A del prossimo triennio, come principale broadcast per 16 squadre su 20, battendo l'offerta da 2,25 miliardi di Sky.

Food 24



**Trend emergenti** La birra analcolica conquista giovani e quote di mercato

Maurizio Maestrelli — a pag. 17

Motori 24

**Peugeot** Non solo suv Più hi tech e motori ibridi per la 308

Mario Clafione — a pag. 15

24+ [isole24ore.com](http://isole24ore.com)

Hi tech per i passaporti vaccinali Tessera o app, la tecnologia deve però garantire privacy e sicurezza

PROVA IL NUOVO SOLE 24 ORE 27 MARZO A € 10,99 PER INFO: [isole24ore.com/abbonamenti](http://isole24ore.com/abbonamenti) Servizio Clienti 02-30-300-600





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 27 marzo 2021  
Anno LXXVII - Numero 85 - € 1,20  
San Ruperto

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/975.881 - Spedizioni in abbonamento postale - DL 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46 art.1 comma 1, D33 ROMA - Abbonamenti a Latina e prov. Il Tempo - Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov. Il Tempo - Giocaria 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 Toscana da Foligno a Monte Argentario: Il Tempo - Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6950

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

**NO ALLA PROROGA DELLE CHIUSURE DI IMPRESE E NEGOZI**

## L'ultimatum di Salvini a Draghi

*Il segretario della Lega critica l'ipotesi di allungare i divieti fino a maggio*

*«Chiediamo al premier di riaprire tutte le attività senza rischi dal 7 aprile»*

*Si prepara la battaglia in Consiglio dei ministri contro i «rigoristi»*

Il Tempo di Osh

### Lo stalker della Azzolina assunto all'Istruzione



Borriello a pagina 7

### Martedì tomeranno in classe gli studenti di asili, elementari e medie. Protestano i presidi

## Nel Lazio scuole aperte ma per due giorni

TORNA L'ORA LEGALE



Stanno ricordatevi di spostare in avanti le lancette dell'orologio.

L'ora solare tornerà il 31 ottobre 2021

LEGO

... Adesso è ufficiale. Nel Lazio, passato in zona arancione, si torna a scuola in presenza. Non lunedì, però, come ipotizzato ieri, bensì martedì, solo per asili, elementari e medie. Per le superiori si dovrà aspettare dopo le festività pasquali (sempre che non accada qualcosa d'altro nel frattempo).

Conti a pagina 14

### Dopo la nostra inchiesta

## Caos a Prima Porta

### Dirigenti Ama nei guai

Di Corrado a pagina 18

DI FRANCESCO STORACE  
L'Italia ha bisogno di uno scatto e la Lega non ci sta a far soffrire ancora il Paese. Matteo Salvini è determinato: ci si toglia dalla testa la continuazione di una situazione da lockdown senza l'evidenza dei dati. Continuare a parlare di chiusura (...)

Segue a pagina 3

### La documentazione in Usa

## Dati cambiati in poche ore

### Altro pasticcio di AstraZeneca

DI FRANCO BECHIS

AstraZeneca riesce a fare parlare di sé e non proprio meravigliosamente anche negli Stati Uniti dove la Fda (l'Aifa a stelle strisce) qualche giorno fa aveva respinto la richiesta di autorizzazione al vaccino in emergenza contestando (...)

Segue a pagina 5

### L'annuncio di SuperMario

## Per medici e infermieri

### ci sarà l'obbligo di vaccinarsi

Pietrafitta a pagina 4

### Così cambierà il calcio in Tv

## Dazn conquista

### le partite di serie A

### per i prossimi tre anni



Cicciarelli e Pieretti a pagina 28

**la S TORACIATA**  
Caro Speranza, siamo oggettivamente stanchi di stare in zona grigia da un anno

**LAURENTI**  
COMPRO E VENDO  
ROLEX  
PATEK PHILIPPE  
AUDEMARS PIGUET  
OCCASIONI GRANDI MARCHE  
[www.laurenti.info](http://www.laurenti.info)  
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma  
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

**buona tv a tutti**  
di Maurizio Costanzo  
Nel 2016 feci, per Canale5, una serie che si chiamava "L'Intervista". Tra le molte interviste, ci fu anche quella a Fabrizio Corona che aveva combinato, come suo solito, molti "casini". Mi piacerebbe che questa intervista fosse replicata nelle settimane che stiamo vivendo, dato che Corona ne sta combinando da vendere, in polemica con i Magistrati e guai d'altro. La verità è che Fabrizio è un malato che fa di tutto per non curarsi, ma che qualcuno deve prendersi la briga di farlo. Spero di non vederlo più col viso imbrattato di sangue, dopo essersi tagliato, pensa a titolo dimostrativo, in faccia (...)  
Segue a pagina 25

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

Sabato 27 Marzo 2021  
Nuova serie - Anno 30 - Numero 72 - Spedizione in A.P. art. 1 c.l. 46/04, DCB Milano

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



**IO IL MIO 110% QUOTIDIANO**  
C'è più tempo per asseverare le case antisismiche  
*Poggiani a pag. 32*

**Rasi: l'Italia non aveva un piano vaccinale. Adesso o si fanno 500 mila dosi al giorno o non ne usciamo**  
*Alessandra Ricciardi a pag. 8*

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**LUNEDÌ IN EDICOLA**

Italia Oggi  
Pensioni, le 10 sceleratissime  
TOGETHER SOSTENIAMO

**OGGI IN TV E STREAMING**  
La riforma dello sport sotto la lente degli esperti  
*Damiani a pag. 37*

## Riscossione, tregua in scadenza

Dal 1° maggio ripartiranno le notifiche, le procedure esecutive e cautelari e dovranno essere pagati, entro fine mese, gli importi sospesi dall'emergenza

**ORSI & TORI**  
DI PAOLO PANERAI

Ma cosa gli è venuto in mente al nuovo segretario del Pd, Enrico Letta, persona riflessiva come poche, di dire che in primo luogo in Toscana deve essere rafforzato il collegamento fra Firenze e Pisa? Va bene che si sente assolutamente pisano, essendo nato a Pisa (il padre abruzzese è da molti anni docente di matematica alla Università della Torre pendente). La sua uscita così localistica, a pochi giorni dall'elezione a capo del Pd, ha scatenato una gran bagarre nella Regione Toscana, con roture di alleanze nella maggioranza. Infatti, dietro la richiesta di rafforzare i collegamenti fra Pisa e Firenze, in realtà c'è una sorta di battaglia epica se debba prevalere l'aeroporto di Pisa, o se invece quello di Firenze debba avere una pista nuova per accogliere voli intercontinentali. Una storia assurda, non solo perché sia l'aeroporto di Firenze che di Pisa hanno la stessa proprietà, Aeroporti di Toscana, quotata in borsa e con-

*continua a pag. 2*

Dal 1° maggio ripartiranno le notifiche, le procedure esecutive e cautelari o dovranno essere pagati, entro la fine dello stesso mese, tutti gli importi sospesi dall'8 marzo 2020 al 30 aprile 2021. Fra questi anche quelli relativi alle rate di piani di dilazione in scadenza nel suddetto periodo di sospensione. Ci sarà invece tempo fino al 31 luglio per le rate della «Rottamazione-ter» e del «Saldo e stralcio».

*Bongi a pag. 28*

**I CASI LETTA E SALVINI**  
La maggioranza di governo è così ampia da rivelarsi fragile  
*Maffi a pag. 7*

**Ristoratori da non trascurare**  
Rischio tenuta per il lockdown  
*Cassardo a pag. 6*

**IL CAMBIO DI PASSO**

**DIRITTO & ROVESCIO**

Il Canale di Suez si è interrotto perché una nave per l'Occidente si è incagliata contro una roccia. Il Canale è la giugulare del mondo, nel quale si svolge il 12% del commercio globale. Nelle acque è passato, l'anno scorso, più di un miliardo di tonnellate di merci scorticate da 15.000 navi. La nave che si è incagliata è giapponese: lunga 200 metri, larga 35 e ha una capacità di carico di 200 mila tonnellate. Basta vederla in fotografia per prendere paura. È un mammut azzurro. Per far fronte a questi mastodonti il Canale fu allungato e ricostruito. Ma le suoi sono diventate ancora più grosse: in una formidabile sfida con il gigantismo che assicura il più sicuro. La navigazione, sul 173 km di lunghezza, è così complicata che il servizio della nave deve essere messo in una speciale ed è un equipaggio agiato specializzato. Ma non è tutto. La nave azzurra, costruita in Giappone da un costruttore giapponese, naviga per un operatore americano ed è registrata a Panama City. La modernizzazione è anche questa.

**Siamo internazionali e da 40 anni fieri di essere italiani**

**78 miliardi** a supporto dell'economia

**14.000** collaboratori

**4,5 milioni** di clienti

Questi sono i nostri numeri in Italia. Questo è agire concretamente, ogni giorno, nell'interesse dei nostri clienti, delle persone, delle comunità.

**CREDIT AGRICOLE**  
Una grande banca, tutta per te.

Messaggio pubblicitario. Prima dell'iscrizione leggere attentamente il Documento d'Informazioni sui rischi e altri documenti disponibili sul sito internet del Gruppo Credit Agricole in Italia. I risultati del conto corrente sono calcolati sulla base del tasso di riferimento in vigore. Dati riferiti al Gruppo Credit Agricole in Italia.

\* Esclusivamente per la legge fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo al «IL SECOLO XIX» a euro 1,50. Con «la domenica del libro» 2,00 e € 3,00 in più. Con «il mensile di riferimento» € 3,00 in più. Con «la riforma della guerra» € 3,00 in più.



# LA NAZIONE

SABATO 27 marzo 2021  
1,80 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859  
www.lanazione.it


**CRASTAN**  
1870  
**100% ORZO ITALIANO**

Covid, da lunedì restrizioni più severe. Giani: «Atto di trasparenza». Ma è polemica

## Il riconteggio dei positivi manda la Toscana in rosso

Ulivelli nel Fascicolo Regionale



**ristora**  
INSTANT DRINKS

# Gli analisti: contagi zero in giugno

Secondo i modelli matematici della Statale di Milano l'epidemia durerà ancora un paio di mesi. L'Istituto di Sanità: «Estate serena»  
Ma il governo sceglie il rigore: Italia chiusa per tutto aprile. Ira leghista. Draghi: multe ai sanitari no vax ma sì allo scudo per i medici

Servizi  
da pag. 3 a pag. 9

Ancora pochi anziani vaccinati

## La vergogna del Paese dei furbetti

Bruno Vespa

**A** desso abbiamo i dati ufficiali del governo. E ci si può chiedere come possano dormire sereni i presidenti e gli assessori alla Sanità di Sardegna (6,3%), Toscana (10,47%) e delle altre sei regioni italiane che hanno vaccinato meno del venti per cento dei loro cittadini che hanno più di ottant'anni. Abbiamo 250mila medici, 350mila infermieri, 50mila dentisti e 20mila ostetriche. 670mila persone in tutto. Si aggiungano 300mila operatori socio sanitari che in larga parte non entrano in corsia. E un numero non facilmente quantificabile di sanitari che operano nelle residenze per anziani.

Continua a pagina 2

STUDENTI (Torino)



CIRCHI (Milano)



RISTORATORI (Bologna)



TASSISTI (Firenze)



LUNA PARK (Roma)



RIDER (Genova)



## L'ITALIA CHE DICE NO

DALLE CITTÀ

Firenze

## Tassisti e imprese Rivolta in piazza «Siamo alla fame»

Servizi in Cronaca

Firenze

## Esplosione di notte al distributore Paura a Coverciano

Servizio in Cronaca

TORNA L'ORA LEGALE



La loro unione superò tutto, anche il tradimento  
**Yves, Simone (e Marilyn)**  
**L'amore che non muore**

Di Clemente a pagina 27



La maggioranza delle partite sarà in streaming  
**Rivoluzione diritti tv**  
**La serie A passa a Dazn**

Franci nel QS

LE GALLERIE DEGLI UFFIZI

**Dante**  
La visione dell'arte

Forlì, Musei San Domenico  
1 aprile - 11 luglio 2021

www.mostradante.it

2arte  
Comune di Forlì

DA  
Dante





# la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 73

Sabato 27 marzo 2021



Oggi con Robinson, D e in regalo il libro La Grande Poesia. In Italia €2,50

## Draghi: chi cura i malati obbligato a vaccinarsi

Palazzo Chigi annuncia un decreto per i sanitari no-vax. Scudo giuridico ai medici che somministrano le fiale. In rosso anche Toscana, Calabria e Valle d'Aosta. Stretta fino al Primo maggio, dopo Pasqua i bambini in aula. Il premier gela Salvini: riapriremo il Paese quando l'epidemia lo consentirà

di Bocci, Ciriaco, Ferro, Giannoli, Lopapa, Mania e Milella • da pagina 2 a pagina 5

### Il commento

#### La nostra libertà e la vita degli altri

di Carlo Galli

**P**are dunque che verrà resa obbligatoria la vaccinazione anti-Covid (chiamiamola così per brevità) per il personale sanitario. Una decisione su un tema controverso.

• a pagina 34

### Le possibili vacanze

#### Lo spiraglio di un'estate normale

di Paolo Di Paolo

**S**e potessi andare in vacanza, il periodo ipotetico si stacca come una nota più alta fra le parole del premier. Con prudenza Draghi dice: «Se potessi andare in vacanza, ci andrei volentieri».

• a pagina 2

### Rivoluzione nel calcio, alla Lega 840 milioni

## Dazn conquista la Serie A. Il pallone diventa digitale

### Il colloquio

#### Attali: il futuro dei media può essere solo ibrido

di Anais Ginori • a pagina 18

La Serie A cambia canale. I club hanno deciso: dalla prossima stagione e fino al 2024 il campionato sarà trasmesso integralmente da Dazn in streaming.

di Pinci e Vanni • a pagina 19  
con un commento di Intorcchia • a pagina 34

### Altan



### Il dibattito

#### Caro Piccolo avere ragione non ci basta

di Natalia Aspesi

**G**entile dottor Piccolo, mi permetta, da signora d'altri tempi cresciuta nel fascismo maschio, di ringraziarLa per il suo articolo di ieri su queste pagine, intitolato "Date ai maschi il giusto processo". Lei si sottrae all'imperio dei furbetti.

• a pagina 37

### Domani



#### Con l'Espresso un fumetto inedito di Zerocalcare

### L'autobiografia

#### Sharon Stone "Così nascondo le mie cicatrici"

di Sharon Stone • a pagina 40

### TORNA L'ORA LEGALE

Stanotte le lancette avanti di un'ora

Alle 2.00 di domenica entra in vigore l'ora legale



ORO ROSSO  
PASSIONE  
CONSORZIO DI TUTELA  
TRACCIABILITÀ  
CARNE

FASSONE  
RABAGGIO  
TENERA  
CONDIZIONE FAMILIARE

MACELLERIE D'ECCELLENZA  
TRADIZIONE  
MAGRA  
AGRICOLTURA  
ALFEGGIO  
ITALIANA  
RAZZA PIEMONTESE

**Coalvi**

Settimanale Roma, via Cristoforo Colombo, 30  
Tel. 06/498321, Fax 06/49822303 - Sede: Ab. Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monzco P, Slovenia € 3,00  
- Grecia, Italia € 3,50 - Croazia € 3,20 - Svizzera Italiana CHF 3,50  
- Svizzera Francese e Tedesco CHF 4,00

con Storie di Montagna  
€ 12,40

72



Pechino Il regime assolda le star dei social

"Boicottate i marchi dei Paesi occidentali"

CECILIA ATTANASIO GHEZZI - P. 15



Alle 2 di stanotte entra in vigore l'ora legale. Ricordatevi di mettere le lancette dell'orologio AVANTI DI UN'ORA

Calcio in tv Addio satellite, finisce l'era Sky

A Dazn i diritti della Serie A fino al 2024

STEFANO SCACCHI E FRANCESCO SPINI - P. 17



# LA STAMPA

SABATO 27 MARZO 2021

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) | ANNO 155 | N. 85 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DCB-TO | www.lastampa.it

GNN

DA LUNEDÌ LA VALLE D'AOSTA DI NUOVO ROSSA COME PIEMONTE E LOMBARDIA. IL GIALLO SI RIVEDA A MAGGIO. PROTESTE IN PIAZZA

## Draghi apre le scuole e zittisce Salvini

Il premier alla Lega: "Chiudere o no dipende solo dai dati". In arrivo un decreto per bloccare i medici no vax

### IL COMMENTO

#### COSÌ L'ITALIA TORNA LEADER

GIAMPIERO MASSOLO

L'Italia è tornata. È un po' questo il commento diffuso tra gli osservatori internazionali confermato anche dall'andamento del Consiglio europeo di giovedì scorso, come dalla conferenza stampa del presidente Draghi di ieri. Sarebbe ingeneroso disconoscere i risultati ottenuti dal governo precedente sul Recovery Fund. Come sarebbe illusorio pensare che il peso del Paese sia cresciuto d'improvviso con un colpo di bacchetta magica.

CONTINUA A PAGINA 21

### ALESSANDRO BARBERA

Dopo un mese al governo, Draghi ne ha per tutti. Contro i partiti che tentano di imporgli l'agenda. Il fai da te delle Regioni. Le case farmaceutiche inadempienti. Il mondo no vax. E conferma la notizia anticipata in Parlamento: la riapertura delle scuole fino alla prima media. Il martedì dopo Pasqua tutti i bambini dai tre ai dieci anni torneranno in aula, anche quelli nelle zone rosse. - P. 2

SEKIZZI - PP. 2-7

### LE IDEE

#### RIDIAMO LIBERTÀ AGLI IMMUNIZZATI

ANTONELLA VIAOLA

Una delle domande che ci sentiamo porre dall'inizio della campagna di vaccinazioni è se chi è vaccinato può essere contagioso. La risposta che abbiamo dato, dopo i primi risultati clinici, è stata di cautela. - P. 21

#### OBBLIGO DI VACCINO ISTRUZIONI PER L'USO

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

Il contesto di una epidemia che non passa, di un virus poco conosciuto, che cambia forma, colpendo in modi diversi e poco prevedibili, dal quasi nulla al letale, è l'ideale terreno che spinge alla ricerca di soluzioni. - P. 21

### I DIRITTI

#### Azzolina e lo stalker al ministero un'offesa di Stato a tutte le donne

ELENA LOEWENTHAL



L'ex ministra dell'Istruzione Lucia Azzolina

Sui social dichiara con entusiasmo di desiderare una "politica #umana" con tanto di hashtag, come a ribadire la propria, seppur virtuale militanza. - P. 21

CAPURSO - P. 10

### TUTTOLIBRI

#### Le storie segrete di Sharon Stone "Anche la morte mi ha fatto bella"

SHARON STONE



L'attrice americana Sharon Stone

Ho aperto gli occhi e ho visto lui, davanti a me. Un perfetto sconosciuto mi guardava così teneramente da farmi credere di essere in punto di morte. SPARACO IN TUTTOLIBRI

### IL RAPPORTO ISTAT

#### COME RIEMPIRE LE CULLE VUOTE

ELSA FORNERO

Nel 2020 la popolazione italiana è diminuita di 384 mila unità, a causa di un aumento dei decessi, di una diminuzione delle nascite e di un saldo migratorio negativo. Comprensibile nell'anno della pandemia, che si è portata via oltre 100 mila persone, soprattutto anziani, e ha determinato una forte contrazione della natalità; d'altronde, fare figli in questo periodo di sconvolgimento delle vite richiede davvero coraggio. La tragedia dei dati - è come se fosse stata cancellata la città di Firenze, scrive l'Istat nel suo comunicato - non deve però far dimenticare che l'anno passato è il sesto consecutivo in cui le morti superano, con un divario crescente, le nascite. - P. 8



BAL - PP. 8-9

### IL CASO

#### Stop tedesco al Recovery rischio rinvio per i fondi Ue

MARCO BRESOLIN INVIATO A BRUXELLES

La spada di Damocle della Corte di Karlsruhe pende di nuovo sull'integrazione europea. Dopo aver messo in dubbio la legittimità del "Quantitative Easing", il piano d'acquisto di titoli pubblici della Bce voluto proprio dall'allora presidente Mario Draghi, ora i giudici della Corte Costituzionale tedesca minacciano di bloccare il "Next Generation EU", lo strumento da settecentocinquanta miliardi per finanziare con debito comune la ripresa economica post-pandemia. O quantomeno di ritardarne l'entrata in vigore. La decisione - per una pura coincidenza - arriva proprio all'indomani dell'intervento di Draghi al Consiglio europeo, durante il quale il premier aveva sottolineato la necessità di introdurre gli Eurobond, strumenti di debito comune. - P. 8

### LA SENTENZA DI NOVARA

#### LA VITA SPEZZATA DEL PICCOLO LEO

VERA SLEPOJ

Una sentenza non restituisce la vita, ma restituisce un'idea di giustizia, una sorta di rendicontazione di ciò che conta nella vita e nei comportamenti della collettività. L'ergastolo è la pena giusta per la morte violenta, tremenda di Leonardo: un vortice di crudeltà che va al di là di ogni possibile interpretazione psicologica, sociale. È la più giusta delle pene, l'unica possibile per lenire il dolore, quello che tutti avranno provato per quel piccolo, un corpicino esausto dalla violenza, quella che neppure possiamo immaginare se pensiamo come sia stata la sua vita. - P. 13



RENZUCCI - P. 13

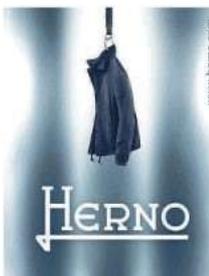
### BUONGIORNO

In ogni tanto ve lo ricordo: prendete i libri editi da Nino Aragno, il miglior editore d'Italia. L'ultimo è intitolato Enchiridion, cioè Manuale, il manuale dei pensieri di Epitteto raccolti dallo scrittore e discepolo Arriano (Epitteto non ha buttato un minuto del suo tempo per scrivere). Qui è nel gioiello della traduzione di Giacomo Leopardi, anno 1825. La partenza è folgorante. Non tutto, dice Epitteto, è in nostro potere. Sono in nostro potere «l'opinione, il movimento dell'animo, l'appetizione, l'aversione...». Non sono in nostro potere «il corpo, gli averi, la reputazione, i magistrati (cioè le cariche pubbliche, ndr)...». Stavo leggendo questo magnifico incipit quando mi è cascato addosso il Matteo Salvini quotidiano, produttore del seguente pensiero: sono impensabili nuove restrizioni, ser-

### Opinioni e appetizioni

MATTIA FELTRI

ve un «graduale e sicuro ritorno alla vita». Mario Draghi, forse avveduto della agevole disponibilità di opinioni e appetizioni, e dello scialo che se ne fa, ha risposto che il pensabile e l'impensabile dipendono dai numeri. Il Covid, eccolo il punto, non è così sensibile alle opinioni e alle appetizioni di Salvini, né di chiunque altro, e ci dimostra da un anno abbondante che consideriamo in nostro possesso il corpo, gli averi, la reputazione e le cariche pubbliche, ma non sono in nostro possesso né in nostro potere. Ne discende frustrazione, e poi ce la prendiamo con gli uomini e con gli dei. Il problema è saperlo e comprenderlo, altrimenti, spiega più avanti Epitteto, diventa impossibile individuare delle nostre vite il nemico più insidioso: lo sciocco che è in noi. E che twitta tutto il giorno, accidenti.





VALUE TO INVESTORS

Cerca: Vanguard

**PRIVATE BANKING ITALIA** **VIRUS LA CURA SEGRETA**  
**PARADISO DEI GESTORI** **DI BERLUSCONI E TRUMP**

# MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



VALUE TO INVESTORS

Cerca: Vanguard

€ 4,20 Sabato 27 Marzo 2021 Anno XXXII - Numero 061 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedimento in A.B. art. 1 c.1 L. 4604/DC3 Milano

**DEBITO DRAGHI HA RILANCIATO IL TEMA MA LA STRADA È LUNGA. COSA CAMBIA SE NASCONO DAVVERO**

## Eurobond, eterna illusione?

**PIAZZA AFFARI** Il 2020 è stato un anno durissimo, ma numerose quotate si apprestano a remunerare i soci con generosità. Spiccano i gestori e le assicurazioni

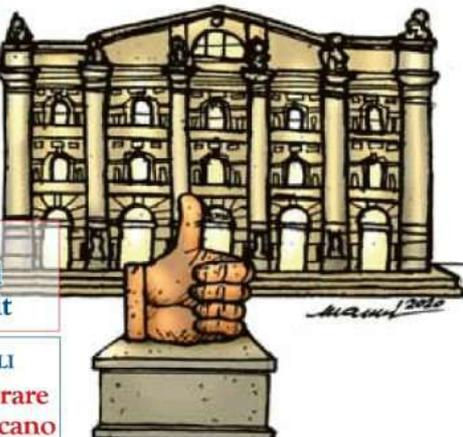
# Ricchi Dividendi

*Da Unipol a Banca Generali ecco chi rende fino all'11%*

**ORSI & TORI**  
DI PAOLO PANERAI

**M**a cosa gli è venuto in mente al nuovo segretario del Pd, Enrico Letta, persona riflessiva come poche, di dire che in primo luogo in Toscana deve essere rafforzato il collegamento fra Firenze e Pisa? Va bene che si sente assolutamente pisano, essendo nato a Pisa (il padre abruzzese è da molti anni docente di matematica alla Università della Torre pendente). La sua uscita così localista, a pochi giorni dall'elezione a capo del Pd, ha scatenato una gran bagarre nella Regione Toscana, con rottura di alleanze nella maggioranza. Infatti, dietro la richiesta

di rafforzare i collegamenti fra Pisa e Firenze in realtà c'è una sorta di battaglia epica se debba prevalere l'aeroporto di Pisa, o se invece quello di Firenze debba avere una pista nuova per accogliere voli intercontinentali. Una storia assurda, non solo perché sia l'aeroporto di Firenze che di Pisa hanno la stessa proprietà, Aeroporti di



**ASPETTANDO IL BANKER**  
Tutti gli amici di Oree! fuori e dentro Unicredit

**INCENTIVI PER LA CASA**  
Burocrazia ed extra-costi, Superbonus a rischio flop

**OSPEDALE FATEBENEFRAELLI**  
Ora Rotelli sogna di comprare il gioiello sanitario del Vaticano

**QUADRIVIO GROUP**

## TRASFORMIAMO LE PMI IN PICCOLE MULTINAZIONALI

quadrivigroup.com

*I nostri fondi*

**- MADE IN ITALY FUND -**

Il fondo di Private Equity che investe nelle eccellenze del Made in Italy nei settori del Fashion, Design, Beauty e Food&Wine

**- INDUSTRY 4.0 FUND -**

Il fondo di Private Equity che investe nell'innovazione tecnologica e nella transizione digitale delle PMI Italiane

aziende partecipate













## Assoporti: pronto il ricorso contro Bruxelles con l'endorsement del MIMS

Roma **Assoporti**, l'associazione che riunisce i porti italiani, invierà la prossima settimana il ricorso alla Corte di Giustizia europea contro la decisione di Bruxelles di imporre l'esclusione della natura tributaria dei canoni demaniali e di tutte le altre tasse portuali alle sedici Autorità di Sistema Portuale (**AdSP**) italiane. La decisione era attesa da settimane, alla fine è arrivato l'endorsement delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) a procedere. Il ricorso adesivo di **Assoporti** si aggiungerà a quello cumulativo delle singole 16 **AdSP** le quali dovranno depositare da sole i rispettivi ricorsi entro il 5 aprile. Perché **Assoporti** non può promuovere il ricorso vero e proprio (né avrebbe titolo per farlo, non essendo destinataria di alcuna misura), ma può solo aderire al filone presentato dalle **AdSP**. Il ricorso è stato preparato da tre avvocati marittimisti: Francesco Munari, Stefano Zunarelli e Gian Michele Roberti. Francesco Munari è professore ordinario di Diritto comunitario all'Università di Genova, dove insegna anche Diritto transnazionale dell'Ambiente e Diritto marittimo, oltre ad essere adjunct professor presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore e visiting professor alla World Maritime University. Stefano Zunarelli è esperto di Diritto dei Trasporti e della Navigazione, e oltre all'Università di Bologna ha insegnato, quale visiting professor. È stato anche consulente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel processo di modernizzazione della legislazione italiana nelle materie di competenza del dicastero. Gian Michele Roberti è professore ordinario di Diritto comunitario, di Diritto della Concorrenza e del mercato interno alla Sapienza di Roma.



## Il Piccolo

Trieste

l' intervento di rete ferroviaria italiana

### Treni in porto, ok al bivio per la Piattaforma

*Pronto l' allaccio che consentirà ai convogli di raggiungere direttamente il comprensorio senza intasare Campo Marzio*

DIEGO D' AMELIO

trieste Pochi metri di binari possono avere grande valore strategico per un porto. Rete ferroviaria italiana (Gruppo Fs) annuncia la prossima messa in funzione del bivio che permetterà ai treni della Piattaforma logistica di entrare e uscire senza dover passare per la stazione di Campo Marzio, che potrà alleggerirsi di duemila convogli all' anno e aumentare la sua capacità a beneficio dello scalo.

Rfi rivendica con una nota l' avvenuto «allaccio alla nuova Piattaforma logistica. Riprendendo la linea storica che portava a Servola e attraversando lo Scalo legnami, si è concretizzato un moderno sistema di terminalizzazione che, con l' elettrificazione dei binari, sarà anche un riferimento per i futuri raccordi ferroviari». Il linguaggio è per iniziati ma nasconde una notizia di grande impatto per la gestione del nuovo terminal guidato da Amburgo e di tutte le realtà destinate a entrare in funzione più a Est, dai capannoni di FreeEste alla banchina ungherese che vedrà la luce all' ex Aquila e per la quale si è cominciato a rinnovare la vecchia infrastruttura ferroviaria.

La galleria di cintura è un elemento cardine del porto, ma sconosciuto a buona parte dei triestini. I treni carichi di container, rimorchi e rinfuse lasciano Trieste passando per la galleria, che percorre mezza città sotto terra e permette ai convogli di immettersi all' altezza di Barcola. Oggi per imboccare la galleria bisogna necessariamente partire da Campo Marzio: un percorso naturale per i treni carichi presso i moli V, VI e VII ma non per quelli che partiranno dalla Piattaforma o da FreeEste, che dovrebbero entrare in Campo Marzio trainati da locomotore diesel, invertire la marcia, passare a trazione elettrica e ripartire verso la galleria, con aggravio di tempi e congestionamento dello snodo.

Da qui l' idea di riattivare il bivio San Giacomo Cantieri, che consentirà l' ingresso diretto in galleria dei treni provenienti da Servola, Plt e FreeEste. L' intervento vale 1,5 milioni: una minima frazione dei quasi 200 milioni necessari al raddoppio della capacità della rete ferroviaria merci di Trieste (112 messi da Rfi e 77 dall' **Autorità portuale**), ma in grado di velocizzare la manovra, alleggerire Campo Marzio di duemila convogli all' anno e dare respiro alla parte orientale del porto, dove si concentrerà lo sviluppo.

Il bivio sarà collaudato in tempi stretti e contemporaneamente Hhla Plt metterà in funzione i binari del proprio comprensorio: «Dovremmo essere pronti a maggio - dice Francesco Parisi - dopo l' installazione di un passaggio a livello dove la ferrovia incrocia la strada interna che porta i camion alla Piattaforma. Attendiamo con ansia che apra il nuovo raccordo perché da sempre consideriamo di dover far viaggiare su ferro almeno il 50% dei volumi per aumentare l' efficienza e abbattere il traffico».

Rfi ha attivato inoltre il fascio di binari "Parenzane", situato all' interno della stazione di Campo Marzio e finalizzato a consentire la sosta dei treni in attesa. L' opera, scrive Rfi, «consente da subito lo snellimento delle manovre in ingresso e uscita dai moli, riducendone tempi e costi, a tutto vantaggio degli operatori».



Il presidente dell' **Autorità portuale** Zeno D' Agostino sottolinea «il concretizzarsi di una serie di progetti che finora si erano visti solo sulla carta. Il messaggio più importante è che i finanziamenti stanno andando a segno e con la nuova bretella potremo avere più capacità e tempi ridotti, facendo più treni e di maggiore lunghezza».

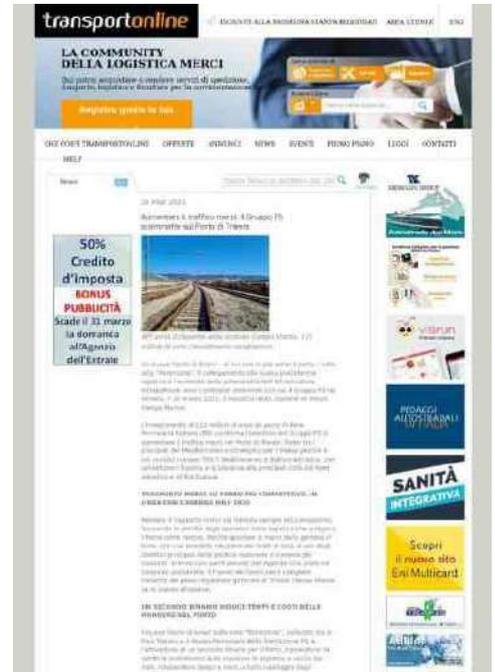
--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



### Aumentare il traffico merci, il Gruppo FS scommette sul Porto di Trieste

*Rfi avvia il riassetto della stazione Campo Marzio, 112 milioni di euro l'investimento complessivo.*

Un nuovo fascio di binari di cui uno in più verso il porto sulle aste Parenzane, il collegamento alla nuova piattaforma logistica e l'aumento della potenzialità dell'infrastruttura retroportuale sono i principali interventi con cui il Gruppo FS ha avviato, il 26 marzo 2021, il riassetto della stazione di Trieste Campo Marzio. L'investimento di 112 milioni di euro da parte di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) conferma l'obiettivo del Gruppo FS di aumentare il traffico merci nel Porto di Trieste. Porto tra i principali del Mediterraneo e strategico per il Paese perché è nei corridoi europei TEN-T Mediterraneo e Baltico-Adriatico, che connettono l'Austria e la Slovenia alle principali città del Nord Adriatico e all'Est Europa. **TRASPORTO MERCI SU FERRO PIÙ COMPETITIVO, IN LINEA CON L'AGENDA ONU 2030** Rendere il trasporto merci via ferrovia sempre più competitivo, favorendo le attività degli operatori della logistica che scelgono il treno come mezzo. Perché spostare le merci dalla gomma al ferro, con una sensibile riduzione dei livelli di CO<sub>2</sub>, è uno degli obiettivi principali della politica nazionale e europea dei trasporti, in linea con quelli previsti dall'Agenda Onu 2030 sul trasporto sostenibile. E l'avvio dei lavori per il completo riassetto del piano regolatore generale di Trieste Campo Marzio va in questa direzione. **UN SECONDO BINARIO RIDUCE TEMPI E COSTI DELLE MANOVRE NEL PORTO** Il nuovo fascio di binari sulle aste Parenzane, collocate tra la Riva Traiana e il Museo Ferroviario della Fondazione FS, e l'attivazione di un secondo binario per il Porto, consentono da subito lo snellimento delle manovre in ingresso e uscita dai moli, riducendone tempi e costi, a tutto vantaggio degli operatori. **IL RACCORDO DELLA NUOVA PIATTAFORMA LOGISTICA, PIÙ CAPACITÀ DEL RETROPORTO, UN MODELLO PER IL FUTURO** L'attenzione verso gli operatori del porto è confermata dall'attivazione del raccordo ferroviario della nuova piattaforma logistica. Riprendendo infatti la linea storica che portava a Servola e attraversando lo Scalo legnami, con un investimento di un milione e mezzo di euro, si è concretizzato un moderno sistema di terminalizzazione che, con l'elettificazione dei binari, sarà anche un riferimento per i futuri raccordi ferroviari allacciati all'infrastruttura nazionale. **PRIMO PORTO ITALIANO PER NUMERO DI TRENI, BINARI LUNGI FINO A 750 METRI** Ma non è tutto, perché la stazione di Trieste Campo Marzio al termine dei lavori potrà ricevere treni lunghi fino 750 metri. Uno standard europeo che vede Rfi aver già adeguato in Friuli Venezia Giulia le stazioni di Pontebba, Tarvisio, Carnia, Tarcento, Gorizia e Monfalcone. Nei prossimi anni oltre a Campo Marzio che stanti le attuali stime di crescita verrà confermato primo scalo merci italiano per numero di treni toccherà a Villa Opicina, Palmanova e Cervignano Smistamento.



## Il Piccolo

Trieste

Se lo stallo durasse un mese Trieste Marine Terminal prevede uno stop seguito da immediato rimbalzo. Siot: un' unica petroliera finora bloccata

### La nave incagliata a Suez mette a rischio l' arrivo di 50 mila container

D.D.A.

Il casotrieste Il blocco del canale di Suez congela la via dei container diretti a Trieste. La nave incagliatasi martedì in Egitto ha arrestato la rotta dal Far East che alimenta il porto giuliano e il molo VII si prepara a rimandare l' arrivo di 50 mila contenitori, se lo stallo dovesse protrarsi per un mese, qualora i lavori per rimettere in navigazione la Ever Given continuassero a dimostrarsi difficoltosi. Il Trieste Marine Terminal conta in un rimbalzo immediato a emergenza finita, mentre l' oleodotto Siot è meno esposto, visto che buona parte del greggio diretto in Austria, Germania e Repubblica ceca arriva attraverso il Mar Nero e non passa per Suez.

Il presidente di Tmt Fabrizio Zerbini considera l' incidente nel canale «una cosa di grande impatto, che intacca la regolarità dei servizi. Attraverso Suez passano 97 navi al giorno nei due sensi e il blocco avrà ripercussioni per tutti, perché si ferma il 40% dell' import-export italiano». Secondo Zerbini, «soffriranno tutti i porti del Mediterraneo, del Nord Europa e del Far East. Ad alcune navi è già stata data istruzione di passare attraverso il capo di Buona speranza, ma sono sette giorni di navigazione in più: aumentano i costi e le imprese vanno in difficoltà per la produzione».

Il molo VII comincerà a sentire le prime ripercussioni nei prossimi giorni. «Ogni settimana arrivano e partono da Trieste via Suez due grandi navi in grado di movimentare 6 mila container in tutto», dice Zerbini, che calcola in 55 mila teu (poco meno di 50 mila container) il volume di merci che arrivano in porto ogni mese direttamente da Suez o attraverso navi più piccole, che trasportano da altri scali container arrivati dal canale. Il presidente di Tmt considera però che «i container che oggi non possono passare dovranno comunque arrivare a Trieste, fosse anche dalla rotta africana: ci aspetta una carenza di traffico con mancate partenze e ritardi, poi le navi ripartiranno tutte assieme e ci sarà un accumulo, che siamo in grado di gestire ma che dovrà coordinarsi con la gestione dei trasporti su treno e su gomma». Non sarà facile.

Il presidente dell' oleodotto Siot Alessio Lilli si occupa di un settore meno esposto, almeno per quanto riguarda i traffici del greggio che da Trieste arriva in Europa centrale. «La maggior parte dei nostri volumi - dice Lilli - arriva attraverso lo stretto dei Dardanelli e quindi non avremo criticità a breve. Al momento un' unica petroliera diretta a Trieste è rimasta bloccata assieme a un' altra ventina all' imbocco del canale». Dopo il calo dei consumi indotto dal Covid, arriva a Trieste una petroliera al giorno: «Sono una trentina al mese - continua Lilli - di cui fra 5 e 7 passano via Suez, da dove viene il petrolio arabo, indonesiano e dell' Africa orientale. Si tratta di una rotta molto importante a livello globale, ma per Siot rappresenta il 20-25% del greggio. Le compagnie che si servono dell' oleodotto acquisteranno probabilmente per un po' greggio proveniente da Russia, Americhe e Africa occidentale, senza avere problemi di approvvigionamento».

La situazione preoccupa perché sono ancora indefiniti i tempi di risoluzione del problema. Il gigantismo navale ha portato a scafi di dimensioni immani e quello incagliatosi a Suez trasporta 20 mila container e pesa 200 mila



tonnellate. Il presidente di Confetra Fvg Stefano Visintin sottolinea che «il gigantismo è andato oltre» e parla di «situazione delicatissima: ci aspettiamo almeno due settimane di fermo.

Suez si aggiunge ai problemi innescati dal Covid, con l' aumento vertiginoso dei noli e la mancanza di container, perché lo stop non fa arrivare materie prime ma nemmeno i container che vengono poi riempiti per il nostro export. Già registriamo i primi problemi per far partire la merce dall' Italia e i sette



## Il Piccolo

Trieste

---

giorni in più della rotta africana sono tanti e comportano problemi di navigazione e pirateria. La soluzione va bene per chi era già partito, ma ora le navi non salperanno più per chissà quanto tempo».

--D.D.A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Piccolo

Trieste

querelle giudiziaria sulle tasse locali

### Imu sulle concessioni portuali Contenzioso tra Comune e Ttp

*Accertamento relativo a 2014 e 2015 notificato a Trieste terminal passeggeri, che si rivolge alla Commissione tributaria. Il Municipio chiede 90 mila euro*

MASSIMO GRECO

Anche Trieste terminal passeggeri (Ttp), la società pubblico-privata che gestisce la Marittima e il Molo IV, è finita per la prima volta nelle grinfie della macchina fiscale comunale: la ragione è la stessa che affligge i concessionari demaniali portuali triestini, ovvero il pagamento dell' Imu (Imposta municipale unica). Ttp ha ricevuto un accertamento relativo alle annualità 2014-15, in gran parte concentrato sull' Ormeggio 57 e sull' ex Arsenale.

L' amministratore delegato Francesco Mariani lo ritiene «non dovuto in quanto il terminal traghetti rientra in categoria E»: l' Imu accertata ammonta a circa 45 mila euro annui.

L' operatore ha così presentato ricorso innanzi alla Commissione tributaria provinciale e a sua volta il Municipio ha deciso, mediante una delibera giunta portata dal vicesindaco Paolo Polidori, di costituirsi in giudizio, come ha sempre fatto nell' ormai corposo contenzioso accumulatosi su questo tema durante i mandati di Roberto Cosolini e il 3° Dipiazza. E, come sempre, ha affidato il patrocinio alla studio genovese Uckmar, in particolare all' avvocato e docente universitario Caterina Corrado Oliva. La delibera comprende anche due incarichi in seguito a ricorsi presentati dalla Romani, per cui l' impegno di spesa, sostenuto dal Municipio per la parcella dell' avvocato ligure, è di quasi 24.000 euro.

Le controparti non mollano.

Gli operatori portuali - tra cui Samer, Pacorini, Romani, Billitz, Grandi Molini - contestano la potestà tributaria comunale perché la civica amministrazione non eroga servizi nelle aree interessate, quindi non capiscono perché debbono pagare il balzello. Dal canto suo il Comune intravede la possibilità di incamerare 5 milioni di euro e insiste sulla classificazione catastale, per cui se l' asset rientra nella categoria "D" (trasformazione e stoccaggio di merci) l' Imu va onorata, se è iscritto nella categoria "E" (carico/scarico) può svignarsela (come spera Mariani).

Finora il Comune ha quasi sempre prevalso, soprattutto in Cassazione: da segnalare in controtendenza i successi ottenuti da Samer e da Romani.

Tornando a Ttp, non si tratta del primo contenzioso con il Comune in una sede giudiziaria. Ben più rilevante è infatti la vicenda riguardante il canone d' affitto relativo agli stalli nel Molo IV, che si è conclusa alcuni mesi fa con la vittoria del Municipio nel giudizio d' appello avanti al Consiglio di Stato. Per cui Ttp deve al Comune più o meno 1,5 milioni di euro. La questione sorse quando il Porto vecchio venne sdemanializzato e passò alla civica amministrazione. Il Comune ritenne che la conversione della concessione a Ttp in un contratto di diritto privato mutasse in maniera consistente l' affitto dell' area: se Ttp pagava all' **Autorità portuale** (azionista al 40%) 115.000 euro all' anno, il Municipio ne chiedeva 588.000. Ttp resistette al Tar, dove soccombette, e impugnò a palazzo Spada, dove ha bissato la sconfitta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.





## Fedriga: unità su riconversione Porto Vecchio

Redazione

TRIESTE Il governatore Massimiliano Fedriga ha affidato a Luciano Zanelli una delega specifica per coordinare la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio di Trieste. Lo ha comunicato lo stesso governatore nella riunione di Giunta odierna. La competenza sui temi del Porto Vecchio, per quanto riguarda la Regione, è stata posta in capo alla direzione Patrimonio, di cui l'ingegner Zanelli è neodirettore di servizio. In una fase di attuazione operativa dell'accordo tra Regione Friuli Venezia Giulia, Comune di Trieste e Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale sulla riconversione del Porto Vecchio così Fedriga era opportuno designare una professionalità di riferimento per gli interventi che dovranno essere concretizzati di qui in avanti. L'ingegner Zanelli ha rilevato l'assessore al Patrimonio Sebastiano Callari vanta una robusta esperienza in strutture complesse che hanno coniugato i temi dell'edilizia pubblica con le competenze in ambito di appalti e gestione dell'Ict e sono sicuro che si rivelerà una scelta vincente. Intervenedo poi all'inaugurazione dell'Anno accademico dell'Università di Trieste che, per la prima volta, si è tenuta in modalità telematica, Fedriga ha anche dettagliato gli interventi del piano di investimenti a favore del sistema Università, definito uno dei più consistenti nella storia del Friuli Venezia Giulia. Il solo bilancio della Direzione Istruzione, Ricerca e Università della Regione, infatti, prevede 59 milioni di euro per l'anno 2021, 26 dei quali dedicati al piano programmatico 2019-21 della legge regionale 2 del 2011 che abbraccia settori importanti come la didattica, l'edilizia, le infrastrutture, il potenziamento del personale dedicato alla ricerca. Un piano ha precisato condiviso tra Amministrazione regionale e sistema universitario. Tra le numerose iniziative promosse dall'Amministrazione regionale, il governatore ha parlato anche del piano di rivisitazione del sistema dei parchi scientifici e tecnologici e della nuova legge sul diritto allo studio che, per la prima volta in Italia, ha creato una vera e propria filiera di servizi a favore sia degli universitari sia degli studenti che ancora frequentano gli istituti scolastici. Ai nostri giovani ha concluso Fedriga promettiamo che continueremo a batterci con ogni risorsa disponibile per superare questa emergenza e per tornare, quanto prima, a una vita migliore per tutti.



## Shipping Italy

Trieste

### Il porto di Trieste e la logistica del Fvg ora guardano anche a ovest

Fare del Friuli Venezia Giulia un'unica piattaforma logistica con servizi diffusi sul territorio e con il porto di Trieste ora affiancato anche da quello di Monfalcone come cardine dei traffici commerciali. E' questo l'obiettivo che Regione Friuli Venezia Giulia e Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale si pongono, con uno sguardo rivolto anche a Occidente, oltre ai mercati storici dell'Europa Orientale, dell'Austria e della Germania del Sud. L'ufficialità delle intenzioni è emersa dal Tavolo per la terza ripartenza del Friuli Venezia Giulia dove la Giunta regionale ha presentato ai consiglieri un documento (non reso pubblico) con le linee programmatiche generali e gli indirizzi per inserirsi nel Recovery Plan nazionale. Al di là del dettaglio nelle richieste che potrebbero poi portare nelle casse regionali cifre ben diverse e sostanzialmente ridotte, la notizia sta nella volontà di riservare parte di queste risorse alla logistica regionale vista come un unicum. Nei giorni scorsi il Piccolo di Trieste ha accennato a 106 milioni di euro per la creazione di un polo logistico regionale, 200 milioni per l'integrazione fra industrie regionali e porto, 470 milioni per interventi ferroviari nell'area di Udine e ad altre voci che per il momento saranno solo richieste al governo nazionale (ad oggi ancora indeciso sul da farsi). Ma è fuori di dubbio che si voglia dare forte concretezza a un concetto ribadito anche dal presidente della Regione, Massimiliano Fedriga: La nostra collocazione rappresenta un valore aggiunto. Per questo dobbiamo rafforzare il nostro sistema di porti e interporti che già oggi è in grado di mobilitare quantità molto elevate di merci, risultato di numerosi collegamenti a livello internazionale. Il lavoro, in realtà, è già iniziato nei mesi scorsi, dopo che gli ultimi due anni sono stati dedicati ad attrarre investimenti sul territorio. Lo svolgimento del tema di regione-porto è stato affidato all'Interporto di Trieste. L'infrastruttura dedicata alla logistica intermodale e situata in prossimità del confine italo-sloveno di Ferneti non presenta numeri eccezionali (133.200 camion nel 2020 contro i circa 160.000 del 2019, 332.000 tonnellate di merci manipolate nei magazzini contro le 446.000 del 2019). Ma è l'azionariato a risultare particolarmente interessante essendo composto da Duisport (Porto di Duisburg) col 15%, da Friulia (finanziaria della Regione FVG) col 31,99%, dall'Autorità portuale col 20%, dalla Camera commercio Venezia Giulia (16,54%), dal Comune di Trieste (11,05%) e da quello di Monrupino (5,52%), mentre il Comune Gorizia è proprietario di una singola azione. Proprio Duisport, entrato nella compagine azionaria dell'interporto l'8 febbraio di quest'anno rilevando quote da Friulia, potrebbe dare quell'input necessario a lanciare l'intera regione nel business della logistica verso Est, con un occhio all'Ovest. Oltre all'Interporto di Trieste, che in qualche modo farà da capoclasse, industriali friulani permettendo, le altre strutture coinvolte saranno l'Interporto di Cervignano, eterna incompiuta dalle ottime potenzialità, l'Interporto di Gorizia e soprattutto l'interporto di Pordenone. Interporto di Trieste già oggi possiede l'83% di quello di Cervignano e non a caso Erich Staake, amministratore delegato del porto fluviale di Duisburg, ha recentemente affermato che «questa è un'estensione significativa della nostra rete internazionale. Soprattutto per i nostri clienti che stabiliscono le loro priorità nel trasporto di merci nell'area europea». Gorizia non fa ancora parte della partita, ma su Pordenone si punta in maniera decisa. In questo caso i numeri sono già importanti perché si parla di un vero catalizzatore che ha messo le imprese in condizione di utilizzare aree e magazzini, senza intervenire nella gestione quotidiana. Sulla superficie di circa 70 ettari, nell'Interporto di Pordenone trovano posto un ufficio tecnico per dare continuità all'intermodalità, la Dogana e spazi per aziende di logistica, oltre ai servizi necessari al settore. Il tutto con 70 aziende, un'industria con 160 dipendenti e un totale di





## Shipping Italy

### Trieste

---

1300 occupati; un nuovo terminal intermodale capace di movimentare 200.000 container, connesso con la rete ferroviaria e autostradale e con la capacità di gestire più di 1000 camion a settimana. E proprio da qui si inizierà a volgere lo sguardo anche verso Ovest. Chiaro il ragionamento di Giuseppe Bortolussi, amministratore delegato di Interporto Pordenone, secondo il quale c'è stata in passato una dicotomia fra trasporti e logistica con la questione del Franco fabbrica (chi vende il prodotto non si occupa del trasporto), mentre oggi la logistica è comprimaria al mondo produttivo: Finalmente il settore industriale sta prendendo coscienza della questione. Per far sì che il sistema si integri ci voleva l'unione tra industria e logistica. Coordinare il sistema con il porto di Trieste spiega Bortolussi è una priorità assoluta. Il porto di Trieste può orientarsi anche verso Ovest oltre che verso il Nord e Centro Europa. Riccardo Coretti

## Tempi e Covid, i dubbi sui terminal a Marghera Il Comune: avanti veloci

De Piccoli: il mio scalo fuori laguna pronto per il 2025

Alberto Zorzi

**VENEZIA** Cinquecento giorni senza navi, hanno postato ieri gli ormeggiatori che lavorano al porto di Venezia. Sullo sfondo una Marittima deserta. Ora il nuovo governo Draghi, con la nota di quattro ministri - Enrico Giovannini (Infrastrutture), Roberto Cingolani (Transizione Ecologica), Dario Franceschini (Cultura) e Massimo Garavaglia (Turismo) -, ha ribadito che le navi non passeranno più davanti a San Marco, ma arriveranno dalla bocca di Malamocco a una non meglio precisata «Marghera». «Sono in corso interlocuzioni con i terminalisti», spiegano da Roma. In ballo c' erano Tiv e Vecon, ma nessuna delle due è pronta a ospitare le navi da domani: la prima deve fare dei lavori alle banchine e serviranno almeno 5/6 mesi e un milione di euro; Vecon può fare prima, ma necessita di qualche ritocco ai piazzali. Lavori che si sarebbero potuti fare in questi mesi di stallo, mentre ora, se davvero a giugno-luglio tornasse qualche nave (si parla di 20/40 fino a fine anno), rischierebbero di non essere disponibili. «Il divieto scatterebbe solo quando saranno pronti», assicurano fonti ministeriali. Anche se Franceschini, che meglio dei tre colleghi «nuovi» conosceva il dossier, ha chiaramente detto che «le navi non passeranno più davanti a San Marco».

Questo significa che in Marittima si potrebbero ancora vedere dei «grattacieli del mare» nei prossimi mesi. Poi tra gli operatori serpeggiano altri dubbi su un semplice «trasloco» a Marghera. In primis quello delle procedure Covid, con la necessità di fare centinaia (se non migliaia) di tamponi ai crocieristi all' imbarco: più facile in un terminal attrezzato, rispetto a una tensostruttura. Poi i due terminal container possono gestire al massimo due grandi navi a weekend e chi spera che nel 2022 il traffico possa tornare teme un forte ridimensionamento dell' attività. Ecco perché potrebbe servire un' accelerazione sull' altro terminal, quella della sponda nord del canale industriale nord, per il quale il Porto ha di recente bandito la gara per la progettazione: lì però si parla di terminal definitivo, con un investimento di 41 milioni, troppi se fosse «a tempo».

Quanto al futuro «fuori dalla laguna», a breve il Mit dovrebbe lanciare un concorso di idee per analizzare tutti i progetti possibili. In pole position resta però quello Duferco-De Piccoli alla bocca di Lido, che ha già affrontato e superato la Via. «Ho aspettato con pazienza sei governi, ma ora mi pare chiaro che ci avevo visto giusto - dice Cesare De Piccoli, ex vicesindaco e viceministro - Il futuro è fuori dalla laguna e faccio un appello al sindaco Luigi Brugnarò: lui che è un uomo di sport, prenda atto che la competizione è finita e sostenga il mio progetto, che peraltro mantiene in vita la Marittima». Duferco ha infatti progettato un terminal di scalo, con passeggeri e bagagli trasportati all' attuale Marittima. «Se c' è il consenso, servono 9 mesi tra Cipe e gara europea, poi 28 mesi per la realizzazione, con un investimento di 180 milioni - continua - Potrebbe essere pronto per il 2025 e questo lo rende anche un progetto ideale per il Recovery Fund».

De Piccoli sottolinea poi che l' ok è stato dato non solo dal Pd Franceschini, ma da due nuovi ministri «tecnici» e dal leghista Garavaglia. Andrea Tomaello, vicesindaco di Venezia del Carroccio con delega al Porto, però frena. «Prima di veder realizzato il terminal offshore c' è bisogno ancora di diverso tempo, tra concorso di idee, comparazione e



autorizzazioni - dice - Dunque via subito ai lavori a Tiv e Vecon e alla nuova stazione nel canale nord: per noi la soluzione rimane Marghera per le navi più grandi e la Marittima via canale Vittorio Emanuele per le più piccole». Ovvero quella del Comitato 2017, citata ieri anche dal governatore Luca Zaia: «Il decreto Clini-Passera è del 2012 e ci sono stati anni di ciacoe - ha aggiunto - Soluzione temporanea? Qui in Italia ha vari significati.

---



# Corriere del Veneto

Venezia

---

Ci hanno messo 9 anni a decidere, chissà quanti altri ce ne vorranno».

Le reazioni

«Ora fare presto: le crociere fuori» Ambientalisti divisi sul polo industriale No Nav: serve la Via

VENEZIA Fare presto. Almeno questo accomuna tutti, poi le sfumature marcano le differenze.

Gli ambientalisti si dividono tra chi vede rosa (le navi in prospettiva fuori dalla laguna) e chi nero (Marghera), la politica non è da meno, mentre i sindacati plaudono ai quattro ministri, purché si mantenga la croceristica a Venezia salvaguardando il lavoro. «Finalmente una decisione che affronta con serietà il problema del transito delle grandi navi, ci auguriamo si arrivi al più presto alla soluzione definitiva - dice ad esempio Legambiente - La deviazione temporanea su Porto Marghera, crediamo possa costituire un' occasione straordinaria per riqualificare e riabilitare l' area del vecchio polo industriale a patto che l' accesso venga regolamentato e consentito solo a navi di tipologie e dimensioni adeguate alla morfologia lagunare». Peccato che Italia Nostra parli di de profundis della laguna: «Il nuovo governo ne ha decretato la morte: tanto comporterà la decisione di dirottare in via temporanea l' attracco delle crociere a Marghera, facendole transitare sul già congestionato canale dei Petroli. La cosa più surreale è che la decisione, così recita la nota dei quattro ministri, è stata presa "al fine di tutelare un patrimonio storico-culturale non solo italiano ma del mondo intero"». «Le navi non passeranno più per San Marco: la Marittima infatti non è citata nemmeno quale soluzione transitoria», esulta il comitato No Navi che canta vittoria («Nove anni di lotta e mobilitazioni hanno portato gli organi competenti a dare finalmente ragione alle nostre istanze»), ma frena sull' area industriale («Deve essere dimostrato sia ambientalmente compatibile con la possibilità che le navi possano essere deviate sul canale dei Petroli, serve la Via»). E se il consigliere comunale di Tutta la città Insieme Giovanni Andrea Martini non nasconde le perplessità sul mantenimento, almeno per i prossimi mesi della Marittina («Si parla di 5-6 mesi necessari per rendere operativo il terminal container Tiv e Vecon. Senza considerare che 40 milioni per il terminal nel canale industriale nord è un investimento enorme, viene da chiedersi se si tratta veramente di una soluzione transitoria»), i sindacati chiedono di fare presto. «I business plan delle multinazionali terminaliste e le scelte delle compagnie non possono attendere all' infinito le decisioni sul futuro del Porto di Venezia», dice il segretario regionale della Cisl Marino De Terlizzi che chiede al commissario dell' Autorità portuale **Cinzia Zincone** di convocare tutte le parti interessate in una «cabina di regia per superare l' attuale stato di incertezza e garantire uno sviluppo economico e sociale al porto di Venezia». (f. b.)



)

## Crociere, tempi lunghi per le navi a Marghera

*'Per attuare il progetto del governo occorrerà attrezzare e riadattare i due terminal Tiv e Vecon. Servirà una viabilità per separare il traffico delle merci, l'obiettivo è concludere nel 2022*

ELISIO TREVISAN

**CROCIERE MESTRE** Sulle crociere a Venezia ieri mattina in città è stato tutto un susseguirsi di riunioni negli ambienti del porto e delle istituzioni per cercare di capire che cosa significa, nella pratica, voler dirottare in via temporanea il traffico delle grandi navi da Venezia verso Marghera.

Quando? è stata la prima domanda posta sul tavolo delle riunioni. E Come? è stata la seconda. Non a caso il governatore del Veneto Luca Zaia ieri ha ricordato che la legge per togliere le navi da crociera dal bacino di San Marco c'è dal 2012, e si chiama decreto Clini-Passera: «Sono passati 9 anni di ciacoe, e adesso parlano di soluzione temporanea, ma temporaneo in Italia ha molti significati... altri nove, dieci, vent'anni?».

**GLI OSTACOLI E**, oltre ai tempi, sono parecchie le problematiche tecniche provocate dall'annuncio dei ministri della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, della Cultura, Dario Franceschini, del Turismo, Massimo Garavaglia e delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini. Gli operatori sono preoccupati per le navi che prevedono arriveranno a Venezia a partire da luglio: sperano su una quarantina di grandi navi distribuite tra luglio, agosto e settembre, cioè due o tre ogni fine settimana, niente in confronto con le circa 530 all'anno dei periodi pre Covid, ma già qualcosa per porre le basi della ripartenza attesa per il 2022 quando, sempre gli operatori, calcolano che potranno arrivare in laguna tra le 350 e le 400 navi bianche. Se, dunque, gli armatori non avranno certezze su dove nei prossimi mesi le loro navi dovranno essere ormeggiate, possibile che seguano l'esempio di quelle compagnie che hanno già spostato unità a Trieste o a Ravenna.

**GLI INTERVENTI** L'annuncio dei quattro ministri parla dello spostamento delle grandi navi da Venezia a Marghera, ma non dice quando. I due terminal individuati da tempo e indicati dall'ultimo Comitato dello scorso 21 dicembre sono il Tiv e il Vecon, entrambi per le navi container. Per attrezzarli in modo che possano ospitare una nave da crociera ciascuno ci vogliono almeno 6 o 8 mesi se si parte domani mattina coi lavori.

Che interventi servono? Bisogna creare una viabilità idonea separata dalle strade per i camion che muovono i container; inoltre il Tiv ha anche un problema di banchina che va sistemata perché ha avvallamenti profondi in corrispondenza delle rotaie di treni e gru. Se ci vuole tutto questo tempo, di spostare le navi a Marghera nel 2021 non se ne parla, anche perché, secondo ostacolo, con la pandemia ancora in corso, a Marghera non ci sono le strutture per fare i tamponi ai passeggeri prima che si imbarchino. Il buon senso, dunque, dice che l'annuncio dei quattro ministri sarà operativo dal 2022, ma il buon senso è un'interpretazione e non la realtà. E allora come devono regolarsi armatori e operatori portuali?

Se si farà in tempo a sistemare i terminal Tiv e Vecon per il 2022, al massimo potranno ospitare due navi alla volta, senza contare che, quando i traffici riprenderanno dopo la pandemia, far convivere navi bianche con navi porta container sarà durissimo.

E tutte le altre? L'annuncio dei ministri parla, infatti, di grandi navi. In base al decreto Clini-Passera sono grandi tutte



quelle con stazza lorda superiore alle 40mila tonnellate, anche se più di qualcuno (compresa la stessa provveditrice interregionale alle opere pubbliche e commissaria straordinaria del Porto, **Cinzia Zincone**) in questi anni hanno ipotizzato di poter arrivare a 60 mila tonnellate.



## Il Gazzettino

Venezia

---

I NUMERI Ad ogni modo, delle 530 toccate l' anno prima del Covid, solo 150 (il 30%) sono di piccole navi sotto le 40 o le 60 mila tonnellate; oltre 350 sono quindi di grandi navi che non ci potranno stare tutte a Marghera. E infatti le analisi dei tecnici e lo stesso Comitato avevano parlato, come soluzione temporanea, di spostare a Marghera un centinaio di grandi navi per il primo anno, in attesa di attrezzare i due ormeggi nel canale Nord (con altre due banchine e quindi portando a Marghera 200 navi l' anno) e, a sua volta, in attesa della soluzione definitiva fuori della laguna.

Per i primi anni, allora, tra le 200 e le 250 grandi navi continueranno ad ormeggiare alla Marittima e, siccome il canale Vittorio Emanuele III non è più stato scavato, continueranno a transitare per il bacino di San Marco assieme alle 150 navi più piccole escluse dai divieti del decreto Clini-Passera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Tomaello: «Bene, ma per il Comune la Marittima deve restare centrale»

LE REAZIONI VENEZIA Soddisfatto, ma non troppo. È lo stato d' animo del vicesindaco Andrea Tomaello alla decisione del Governo di dar corso all' ipotesi Marghera. «Quello che hanno detto i ministri è quello che era stato deciso al Comitato del 21 dicembre. Bene comunque che i ministri, in rappresentanza di varie forze politiche e che il nuovo Governo, nonostante sia concentrato sull' emergenza Covid si siano ricordati della situazione di Venezia, delle crociere e del porto più in generale».

A questo punto, la strada è l' allestimento dei terminal Tiv e Vecon per poi realizzare il progetto sul canale industriale Nord, come voluto fortemente dal sindaco Luigi Brugnaro. Manca però dalla nota ministeriale la Marittima.

VOGLIAMO LA MARITTIMA «A noi piacerebbe che fosse preso in considerazione l' adeguamento del Vittorio Emanuele e il mantenimento della Marittima e ci batteremo per questo, assieme a Porto e Regione. È l' unica soluzione realizzabile in poco tempo e anche fattibile. Se vogliono fare un concorso di idee per porti fuori laguna, lo facciano, ma sarebbe giusto che tenessero in conto tutti i progetti, anche quelli interni. La Marittima per noi resta centrale.

Per quanto riguarda Tiv e Vecon bisogna partire subito, invece, se vogliamo che almeno la prossima estate qualche nave arrivi. Comune, Regione e Porto hanno più o meno la stessa linea ed è bene che continuino a collaborare per sollecitare il Governo a trovare soluzioni non temporanee, ma che diano speranza agli armatori ad avere certezze per il futuro» Ferma restando la contrarietà alle soluzioni in bocca di porto, come il progetto Duferco - De Piccoli (unico ad avere una Via positiva) Tomaello ritiene che il concorso di idee sia un modo per prendere tempo.

«Come metodo di confronto si può anche fare - continua - ma ci devono essere tutti i progetti, compresi quelli di Marghera. Il Governo sembra buttare un po' la palla in avanti col concorso di idee, sono passati 9 anni e di progetti se ne son visti pochi».

Infine, sul ricorso al Tar del Porto contro in Ministero dell' Ambiente: «Un atto dovuto, con la speranza che facciano presto la discussione e che sia positiva per noi».

Anche la presidente della commissione Lavori pubblici, Deborah Onisto concorda con la decisione dell' Autorità di sistema portuale. «Ritengo anzi opportuno - dice - che l' amministrazione valuti le forme piu efficaci per intervenire nel procedimento. Nel frattempo il commissario straordinario Cizia Zincone ha dato la sua disponibilità a partecipare alla nostra commissione il 21 aprile».

IL NO DI CAVALLINO Infine il Comune di Cavallino-Treporti chiede un maggiore coinvolgimento e teme che vadano avanti progetti che considera dannosi. «Anche in questo caso dice la sindaca Roberta Nesto - la nostra amministrazione non è stata interpellata: il nuovo progetto prevederebbe due banchine galleggianti per accogliere grandi navi e altre due per navi medio grandi, in un' area che si trova vicina alle spiagge di Punta Sabbioni e a tutta la nostra costa. La capitale europea del turismo green, con una Laguna patrimonio ambientale dell' Unesco, non può essere un soggetto con cui non ci si confronta. Il progetto per le grandi navi fuori dalla laguna, che fuori dalla laguna non è dal momento che verrebbe allestito alla Bocca di Lido, con termine all' isola artificiale del Mose, mi consente di ribadire quanto già espresso a proposito del progetto Venis Cruise 2.0. Tutta la mia comunità, esige che si studi approfonditamente l' impatto ambientale».





## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LA DECISIONE del nuovo governo

### Grandi Navi a Porto Marghera Una soluzione da 41 milioni

Avviato il bando per il terminal nel canale Nord, in vista del progetto definitivo fuori dalla laguna: ipotesi al Lido. La sindaca Nesto: «Ci devono interpellare»

ALBERTO VITUCCI

La soluzione "provvisoria" costa 41 milioni di euro. E i tempi per la sua approvazione sono lunghi. E' uno degli ostacoli alla realizzazione del nuovo terminal per le grandi navi a Marghera, nel canale Industriale Nord sponda Nord. Ipotesi rilanciata da quattro ministri del nuovo governo Draghi il giorno del "compleanno" di Venezia. Navi a Marghera in attesa della soluzione definitiva, fuori dalla laguna, hanno detto i ministri Giovannini (Infrastrutture), Cingolani (Transizione ecologica), Garavaglia (Turismo) e Franceschini (Beni culturali). La proposta ricalca quella già deliberata dall' ultimo Comitato guidato dall' ex premier Conte, il 21 dicembre. «I ministri ignorano che prima di cercare soluzioni bisogna pensare alla tutela della laguna», dice l' ex M5s Silvia Benedetti. Ma i tempi sono lunghi e le polemiche si riaccendono. Non sono ancora partiti i lavori per la soluzione provvisoria di breve termine. Cioè l' adattamento delle banchine commerciali di Marghera oggi gestite dalle società dei container Tiv e Vecon. Nella proposta approvata in dicembre doveva trattarsi della soluzione più rapida. Ma ci vorranno almeno sei mesi. Due anni invece i tempi per Marghera canale Nord. Il Porto, retto dalla commissaria **Cinzia Zincone** - che è anche provveditore alle Opere pubbliche - ha pubblicato il bando per la progettazione. 936 mila euro - scadenza il 15 aprile - per progettare il nuovo terminal da 41 milioni. Ma le aree sono ancora private, l' area adibita ad attività industriale. E' la soluzione sollecitata dal Comune e dalla Regione. Già approvata nel 2017 da un Comitato presieduto dall' ex ministro Delrio. La novità di dicembre, ribadita anche dal pronunciamento dei quattro ministri, è che adesso si cerca come soluzione definitiva il terminal fuori della laguna. Ci sarà una call internazionale per scegliere i progetti migliori.

Molti sono già depositati, come quello di Duferco-De Piccoli per il terminal al Lido davanti al Mose (parere favorevole dalla Via con prescrizioni ma contrario dai Beni culturali). Oppure quello donato recentemente al ministero da un gruppo di architetti, l' avamposto galleggiante.

Sempre al Lido, ma provvisorio e reversibile. Potrebbe rappresentare una soluzione immediata per ospitare le grandi navi. «Ma noi vogliamo essere coinvolti», dice la sindaca di Cavallino Roberta Nesto. Infine, Santa Maria del Mare - dove erano i cantieri per costruire i cassoni del Mose- oppure l' off-shore in mare. Si riaccende la contesa tra chi le navi troppo grandi non le vuole dentro la laguna e chi punta sulla riconversione di Marghera.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il governo dirotta le Grandi navi a porto Marghera

*La decisione del governo prevede di "lanciare un concorso di idee per portare gli approdi fuori della laguna e risolvere in maniera strutturale e definitiva il problema del transito"*

ROMA - È arrivato il via libera del governo al Piano che prevede l'allontanamento delle Grandi navi da Venezia e il loro trasferimento per l'approdo temporaneo a Porto Marghera. Si legge in una nota del MIMS: "Al fine di tutelare un patrimonio storico-culturale non solo italiano ma del mondo intero, i Ministri della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, della Cultura, Dario Franceschini, del Turismo, Massimo Garavaglia e delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, hanno concordato di dirottare in via temporanea il traffico delle grandi navi da Venezia verso Marghera. Durante un incontro svoltosi in videoconferenza, i quattro Ministri hanno inoltre deciso 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."



## San Marco dice arrivederci alle grandi navi: attraccheranno a Marghera

Una decisione storica che, a suo modo, cambierà l'aspetto di uno dei paesaggi più iconici al mondo: a Venezia, le grandi navi non passeranno più per il bacino di San Marco. Il provvedimento è annunciato, di comune accordo, dai Ministri della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, della Cultura, Dario Franceschini, del Turismo, Massimo Garavaglia e delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, durante una riunione in videoconferenza. Per il momento, le navi potranno approdare alle banchine industriali di Porto Marghera. Durante la conferenza, i ministri hanno anche anticipato che sarà lanciato anche un concorso di idee per raccogliere progetti sulla possibilità di portare gli approdi fuori della laguna, risolvendo in maniera definitiva l'annosa questione del transito delle grandi navi a Venezia. Già nel 2012, anche a seguito del drammatico incidente della Costa Concordia, il cosiddetto Decreto Clini-Passera sospendeva, in assenza di soluzioni alternative, la navigazione di imbarcazioni mercantili adibite al trasporto di merci e di passeggeri superiori a 40mila tonnellate di stazza lorda nella laguna di Venezia, in particolare nel canale della Giudecca e nel bacino di San Marco. Nel 2014, poi, il Comitato interministeriale bloccò nuovamente l'accesso alle navi di oltre 40mila tonnellate, ma il TAR annullò il provvedimento e così, almeno fino allo scoppio della pandemia, le navi da crociera di peso non superiore alle 96mila tonnellate hanno potuto transitare per il canale della Giudecca. A fine febbraio, l'**autorità portuale** ha pubblicato un bando da 41 milioni per la costruzione del nuovo terminal crociere nel canale industriale nord di Porto Marghera. Lo scopo è rivalutare l'intera area, che presenta diversi fenomeni di degrado, installandovi anche una serie di servizi a carattere urbano. Le grandi navi potranno così raggiungere il nuovo terminal direttamente dalla bocca di porto di Malamocco, evitando di passare per San Marco. Intanto, Comune, Regione e compagnie di crociera avevano predisposto di comune accordo il piano, che ora è stato avallato anche dal governo, per dirottare il traffico in due terminal di Porto Marghera, attraverso il canale dei Petroli.



## Venezia, fondali - L'Authority ricorre al TAR contro il ministero della Transizione Ecologica

Venezia - Rallentamenti burocratici dovuti agli adempimenti da chi, più di tutti, è titolato e chiamato a difendere l'ambiente, riguardo ai necessari progetti di protezione ambientale della laguna e di Venezia - E' la denuncia dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale che è ricorsa al TAR del Veneto, impugnando il decreto n. 68 del 05/03/2021 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 per l'assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale delle opere di protezione delle Casse di Colmata. Il commissario straordinario dell'ente portuale, Cinzia Zincone, spiega: Come annunciato nel corso della seduta del 16 marzo scorso al Comitato di Gestione e condiviso dagli stessi membri, 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 Adriatico settentrionale ricorre contro decisione di sottoporre a marginamento casse colmata Malamocco Marghera

(FERPRESS) Roma, 26 MAR Con decreto n. 576, 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.



## Informazioni Marittime

Venezia

### Malmocco-Marghera, sulle casse di colmata l' Authority portuale ricorre al Tar

*Intanto nell' area il governo intende lanciare un concorso di idee per dirottare le grandi navi*

Con il confronto sulle casse di colmata e le disposizioni sugli approdi delle grandi navi, Marghera è al centro dell' attenzione in questo fine settimana. Con decreto n. 576 emesso ieri, 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". Oltre al braccio di ferro su Malmocco-Marghera, nell' area **portuale** si progettano comunque future trasformazioni in funzione del traffico crocieristico. Al fine di tutelare un patrimonio storico-culturale non solo italiano ma del mondo intero, i ministri della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani , della Cultura, Dario Franceschini , del Turismo, Massimo Garavaglia e delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini , hanno concordato 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 inoltre deciso 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 di Venezia, primo sdoganamento in mare per merci alla rinfusa

*Sperimentata positivamente la collaborazione tra Adspmas e Adm su carico 7.100 tonn. cemento turco.*

La zona di Porto Marghera a Venezia. I funzionari dell' Agenzia Dogane e Monopoli (Adm) di Venezia hanno eseguito il primo sdoganamento in **mare** di merci alla rinfusa per navi mono clienti del Porto lagunare . La procedura consente agli operatori di anticipare le attività per la presentazione e accettazione delle dichiarazioni doganali rispetto all' arrivo della nave in porto, tramite un **sistema** di monitoraggio da remoto. «L' innovazione procedurale - commenta il direttore territoriale Adm per Veneto e Friuli Venezia Giulia , Davide Bellosi - che si inserisce nell' ambito delle attività messe in campo già da tempo tra Adm e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** (Adspmas), 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». L' innovazione dello sdoganamento in **mare** , già introdotta a Venezia nel 2014 per i contenitori , comporta ora l' abbattimento dei tempi di sdoganamento , di giacenza e di consegna delle merci anche per il settore rinfuse , uno degli asset merceologici di maggiore rilievo del porto, che rappresenta circa un quarto del totale delle tonnellate movimentate annualmente . La procedura ha riguardato un carico di 7.100 tonnellate di cemento destinato a una società di produzione e commercializzazione di calcestruzzo preconfezionato pronto per l' uso a Porto Marghera, trasportato da una nave in arrivo dalla Turchia. Per il commissario straordinario dell' Adspmas , Cinzia Zincone , «l' efficienza degli scali veneti passa necessariamente dalla proficua collaborazione fra l' **Autorità** e tutti i soggetti, pubblici e privati, che a vario titolo possono incidere sulla catena logistica. In questo senso desidero ringraziare l' Adm 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** Mose , sono chiamati più di altre realtà portuali ad aumentare l' efficienza nell' intermediazione delle merci». Per rimanere sempre aggiornati con le ultime notizie de 'Il NordEst Quotidiano', iscrivetevi al canale Telegram per non perdere i lanci e consultate i canali social della Testata: Telegram <https://t.me/ilnordest> <https://t.me/VivitaliaTv> Twitter <https://twitter.com/nestquotidiano> LinkedIn <https://www.linkedin.com/company/ilnordestquotidiano/> Facebook <https://www.facebook.com/ilnordestquotidian/> © Riproduzione Riservata.



## La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

savona: si chiede la riapertura dei tavoli ministeriali

### Crisi industria, sindacati a Roma per salvare tremila posti di lavoro

*Pasa (Cgil): servono risposte immediate e garanzie di risorse per Sanac Piaggio Aero, Laerh, Mondomarine, Bombardier, Funivie e Italcoste*

MAURO CAMOIRANO

Mauro Camoirano Anche i sindacati savonesi a Roma per chiedere al Ministero dello Sviluppo un' accelerazione dei 150 tavoli di crisi industriale aperti sul territorio nazionale e che per il savonese si traducono in 3 mila posti di lavoro a rischio.

«Cambiano i Governi, ma la mancanza di risposte è la stessa. Per evitare il collasso dell' industria savonese occorre riaprire i tavoli ministeriali per ottenere risposte immediate, garanzie sulle risorse statali e sull' Area di crisi complessa del savonese, ormai da mesi bloccata», tuona il segretario provinciale della Cgil, Andrea Pasa. Che continua: «Nell' incontro sull' ex Ilva abbiamo chiesto al ministro Giorgetti di calendarizzare gli incontri per le tante vertenze aperte nel nostro territorio. Non esiste solo l' Ilva, ma abbiamo una montagna di crisi irrisolte anche a Savona». E sgrana il lungo elenco: «La Piaggio di Villanova: l' unica azienda europea che progetta, produce e cura la manutenzione di aerei a pilotaggio remoto, motori e velivoli, una realtà che proprio per le proprie capacità resiste, ma ha rischiato di sprofondare per i dubbi e ritardi di un Governo che ha fatto fuggire i precedenti proprietari; e legata a questa il destino della Laerh di Albenga. La Sanac di Vado, che vede i propri destini incrociarsi con quelli della crisi dell' ex Ilva, anche qui sotto la spada di Damocle di un Governo incerto nel trovare un percorso; Mondomarine, l' ultimo cantiere navale rimasto in provincia, che attende da mesi una firma dell' **Autorità portuale** per dare stabilità ai lavoratori. La Bombardier dove, dopo l' acquisizione di Alstom, è necessaria una cabina di regia del Governo per decidere la suddivisione dei carichi di lavoro».

Per ultimo Pasa lascia «un esempio eclatante, sia per quanto riguarda la mancanza di risposte che la potenzialità, ovvero la filiera unica in Italia di Funivie ed Italiana Coke per la quale è indispensabile una regia del Ministero per capire quale possa essere il futuro dell' unica cokeria e di un sistema di logistica unico in Italia.

Ma è dal 22 febbraio che il sindacato confederale Cgil, Cisl e Uil di Savona, con i parlamentari savonesi Vazio, Ripamonti, Bruzzone, Foscolo, Mantero e Valente, e al sindaco di Cairo, Lambertini, ha inviato una richiesta di incontro al Ministro Giorgetti senza ottenere nemmeno una risposta».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA



nel savonese

## Le fabbriche restano aperte a visite virtuali degli studenti

Fabbriche Aperte 2021: tra visite virtuali e incontri in streaming, gli studenti entrano nelle aziende savonesi. La 14<sup>a</sup> edizione dell' iniziativa sarà un momento di orientamento e formazione, alla luce delle professioni maggiormente richieste dal mondo del lavoro, svolto attraverso la modalità in streaming, a causa delle restrizioni covid, in modo che aziende e scuole continuino a dialogare e a incontrarsi. Il progetto, nato per volontà dell' Unione Industriali di Savona, si è sviluppato con il sostegno della Camera di Commercio Riviere di Liguria - Imperia, La Spezia, Savona; il contributo dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, ed il supporto di Regione Liguria.

Quest' anno porterà più di mille ragazzi, 50 classi di 17 Istituti comprensivi del Savonese, a preparare la visita virtuale in 23 aziende, scoprendo produzioni ed eccellenze di ricerca, con una formula che abbina acquisizione di conoscenze e informazione a gioco e competizione.M.CA.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA.



IL COMMERCIO INTERROTTO

Giù il Pil, su i prezzi così il blocco di Suez colpisce l'Italia

DI ETTORE LIVINI

MILANO - Il "tappo" della Ever Given continua a bloccare il traffico marittimo tra Mediterraneo e Mar Rosso. E l'Italia - che sul canale di Suez fa viaggiare merci per 80 miliardi l'anno - inizia a fare i conti con gli effetti collaterali dell'incidente egiziano. Un terremoto nel commercio mondiale che «peserà su Pil e prezzi al consumo nazionali », dice Silvia Moretto, presidente di Fedespedi, la federazione degli spedizionieri internazionali, «che potrebbe far salire la bolletta di luce e gas», teme Davide Tabarelli fondatore di Nomisma Energia, e che farà lievitare tempi e costi dei 60 miliardi di export del made in Italy verso il Far East. Un pedaggio salato direttamente proporzionale ai tempi di disincagliamento della portacontainer.

La situazione sul canale è sempre la stessa. Le draghe hanno levato 16 mila metri cubi di fango sotto la chiglia della nave. Le ruspe stanno cercando di sbloccare la prua. Ieri è stato fatto un tentativo per far galleggiare lo scafo, ma senza successo anche se «il timone ha iniziato a muoversi» ha detto un portavoce della società di gestione di Suez.

I tempi per liberarlo restano però incerti. L'armatore giapponese ha promesso una soluzione «entro sabato » (oggi, ndr ) ma la Smit Salvage incaricata dell'operazione è molto più prudente e punta al picco di alta marea tra lunedì e martedì e all'aiuto promesso dalla Us Navy per il nuovo tentativo di salvataggio.

Ogni giorno che passa, comunque, complica la vita per il commercio mondiale e per l'Italia. Il 40% del nostro traffico merci marittimo passa da Suez. Molte navi già ieri hanno cambiato rotta decidendo di circumnavigare l'Africa e gli armatori hanno chiesto l'assistenza agli Usa contro il rischio pirati. L'economia tricolore invece inizia la contabilità dei danni: «Il mercato del trasporto marittimo era già in tensione - spiega Moretto, presidente di Fedespedi, l'associazione degli spedizionieri internazionali - . I container erano costosissimi e introvabili, i porti Usa erano congestionati.

Ora la situazione si sta aggravando ». I problemi per l'Italia Spa sono due: «Molti settori, dall'impiantistica alla meccanica usano questa rotta per le loro esportazioni - dice Luigi Merlo, a lungo numero uno del Porto di Genova e ora presidente di Federlogistica - e dovranno fare i conti con un aumento dei costi dei noli e con i ritardi nei porti, visto che le ricadute del blocco del traffico dureranno per un po' su tutta la logistica». Un colpo basso per l'export verso la Cina che ha sostenuto nei mesi scorsi l'economia nazionale.

L'altro problema è la difficoltà a far arrivare le materie prime necessarie alle nostre imprese. Attraverso il canale viaggiano petrolio e gas liquefatto, i polimeri per produrre la plastica e i componenti per le auto. Le forniture, già in ritardo causa pandemia, saranno ancor più lente e costose.

«Questi fattori peseranno sul Pil dice Moretto - e gli aumenti dei costi finiranno inevitabilmente per pesare anche sui prezzi al consumo ».

Un rischio è quello dei rincari delle bollette di luce e gas. «Dal canale passa circa il 25% del nostro fabbisogno petrolifero e soprattutto il 20% del Gas naturale liquefatto (Gnl) tra cui quello in arrivo dal Qatar», calcola Tabarelli. I prezzi "spot" del gnl sono già saliti. Quelli del petrolio sono cresciuti ieri del 5% con la Casa Bianca che ha espresso



preoccupazioni per le ricadute sulle quotazioni. «Per fortuna le scorte in Italia sono alte e stiamo entrando in bassa stagione di richiesta, per cui se la situazione si risolverà in fretta non ci saranno ricadute eccessive», conclude Tabarelli. ©RIPRODUZIONE RISERVATA

---



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Se la chiusura dovesse prolungarsi il prezzo delle merci decollerà Cina e Russia spingono per la rotta artica. Porto di Genova a rischio

### Tra Mar Rosso e Mediterraneo il 12% del commercio globale La metà è dentro un container

ALBERTO QUARATI

**Genova** In questo momento, ferme alla fonda del Canale di Suez ci sono, tra le altre, 32 petroliere, 65 navi cariche di carbone, grano o minerale di ferro, 17 navi-garage cariche di auto, otto navi dedicate al trasporto di animali vivi, ma soprattutto oltre 50 portacontainer. Un campione di quel 12% di commercio globale che transita ogni anno per questa infrastruttura. I container furono inventati nel 1956, anno del primo blocco di Suez a seguito dell'occupazione del Canale da parte dell'Egitto.

Nel 1967, quando l'Egitto promise che avrebbe sgombrato i rottami della guerra dei Sei giorni in pochi mesi (ci vollero otto anni), i container erano ancora considerati un metodo di trasporto di nicchia.

Oggi la metà del traffico che passa da Suez è costituito da container, mentre greggio, derivati e altri carichi liquidi rappresentano meno di un terzo del totale. I container si sono affermati negli ultimi 30 anni come la principale modalità di trasporto per le merci a valore aggiunto, perché permettono di caricare la merce davanti alla fabbrica che l'ha prodotta, e scaricarla a pochi chilometri da dove sarà venduta. In mezzo, il container può passare per camion, navi, porti, interporti senza mai essere aperto o anche solo toccato da una persona.

Secondo il centro studi Srm (Intesa Sanpaolo) da Suez passa il 40% del commercio complessivo dell'Italia, per 82,8 miliardi di euro. Dentro ai container si trova, in estrema sintesi, tutto quello che è possibile incontrare in un qualunque negozio (dall'abbigliamento al ferramenta, dal supermarket alla concessionaria di auto di lusso o moto, dal negozio di elettronica al meccanico) e che risulti importato da un Paese al di là del Mar Rosso.

Oggi il mercato è sbilanciato per effetto della pandemia: l'Asia, che è tornata a produrre prima dell'Europa, ha bisogno di container: i noli da inizio anno sono schizzati alle stelle perché la merce deve pagare non solo il viaggio del container pieno dalla produzione al luogo di consumo, ma anche il viaggio che il container vuoto deve fare per arrivare al luogo in cui va riempito.

Tutto il mondo dei trasporti è alla finestra, in attesa di sapere a grandi linee quanto tempo sarà necessario per sbloccare la "Ever Given". Saputo questo, ognuno fisserà il suo prezzo. Se la crisi durerà i tre (ormai due) giorni promessi dall'Egitto, tutto si riassorbirà in breve tempo, a partire dall'attuale ingolfamento del Canale. Se dovesse durare di più, gli effetti sarebbero fuori scala: il presidente del porto di **Genova**, Paolo Signorini ha sottolineato che le rotte internazionali rimarrebbero fuori dal Mediterraneo. «La merce - spiega Gian Enzo Duci, vicepresidente di Conftrasporto - arriverebbe con servizi feeder o dal Nord Europa». La preoccupazione è alta tra gli spedizionieri: Fedespedi sottolineava come in un momento di noli già schizzati del 200% rispetto agli anni passati, 10 giorni di navigazione in più significa sottrarre altri container dal mercato: un incremento di prezzi che alla lunga arriverà anche al consumatore finale.

«Se le cose dovessero andare per le lunghe - dice Ennio Palmesino, decano dei broker genovesi - ci sarà una crescita dei noli, ma non va dimenticato che a differenza delle precedenti crisi, oggi c'è l'oleodotto Sumed, che



passa a fianco del Canale. Il greggio ha insomma una strada alternativa». I broker inoltre ricordano che andando verso la stagione calda, anche i consumi energetici per riscaldamento ed elettricità potrebbero calmierare la crisi, anche se indubbiamente i costi saliranno (ieri il prezzo del petrolio è cresciuto oltre il 4%, sia Brent che Wti) con effetti sul carburante usato per auto e



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

camion.

Il settore che dovrebbe registrare un rialzo più ritardato è quello delle materie prime: carbone e grano hanno tempi di reazione più lunghi, ma certamente anche in questo caso ci sarà meno stiva disponibile per effetto dei viaggi più lunghi delle navi, e quindi il prezzo delle materie prime salirà, come già segnalato da molti comparti industriali in Italia.

Ci sono poi gli aspetti geopolitici, sottolineato da Luigi Merlo, presidente di Federlogistica: «Quanto accaduto nel Canale di Suez sarà utilizzato in particolare da Cina e Russia per promuovere la Rotta Artica. Una scelta molto pericolosa dal punto di vista della sostenibilità ambientale, ma altrettanto pericolosa perché da un lato tenderebbe a isolare il Mediterraneo, dall' altro favorirebbe le ambizioni della Cina di controllo monopolista sui traffici e quindi sull' interscambio mondiale via mare».

L' aiuto offerto dagli Usa va visto anche in quest' ottica.

--

### Suez: Signorini, "Non sono preoccupato per porti Genova"

"Solo un ingorgo. Con la chiusura addio traffici Mediterraneo"

(ANSA) - GENOVA, 26 MAR - "Non sono molto preoccupato per le ripercussioni sui porti di Genova, Savona e Vado ligure del blocco del canale di Suez, mi sembra più un "ingorgo", non una vera interruzione. E' solo una nave incagliata e stanno già lavorando, quindi non credo sarà una cosa lunga". Il presidente dell' Autorità portuale del Mar ligure occidentale **Paolo Emilio Signorini** commenta così il caso del cargo che, insabbiandosi, ha bloccato il canale di Suez. Diverso sarebbe se dovesse trattarsi di una vera chiusura, con tempi lunghi, che potrebbe provocare invece uno spostamento dell' asse dei traffici. "Se Suez si fermasse davvero, le navi passerebbero dal capo di Buona Speranza - spiega **Signorini** - facendo il periplo dell' Africa e i grandi servizi con le navi più grandi farebbero sosta solo nella penisola iberica, o addirittura solo nel Portogallo senza neanche fare una sosta nel Mediterraneo o entrando fino a Valencia e Barcellona - e raggiungendo gli altri porti, da Genova a Marsiglia, solo con navi feeder - per poi andare direttamente nel Nord Europa. Un po' quello che è successo in parte con la pandemia, quando gli armatori con la riduzione della stiva e il costo dei bunker basso passavano appunto da Buona Speranza". Lo scenario, insomma, vedrebbe non solo i porti liguri ma tutti quelli del Mediterraneo occidentale perdere traffici ma soprattutto perdere le grandi navi. "Ma si tratta solo di ipotizzare quello che potrebbe succedere con Suez chiuso. Non è il caso di quello che è successo ora: un ingorgo che penso si possa risolvere velocemente" ribadisce **Signorini**. (ANSA).



## Blocco Suez: ripercussioni a catena sui porti e la logistica ligure in import ed export

*Il rischio è che si arrivi sia al blocco di produzione per le aziende legate all'import e all'export sia a giacenze prolungate*

Una situazione che non riguarda solo la Liguria, visto che da lì passa più della metà del traffico contenitori che arriva nel Mediterraneo per poi essere distribuito in Italia e in Europa. L'incaglio della Ever Given nel canale di Suez (nella foto ancorata a Rotterdam si comprende quanto sia grande) potrebbe diventare un serio problema se non risolto entro pochi giorni. La portacontainer, lunga 400 metri e larga circa 59, era partita da Yantian, in Cina ed era diretta verso il porto di Rotterdam. «Difficile al momento fare una proiezione dei danni. Più la situazione si protrarrà più sarà costoso - afferma Giampaolo Botta, direttore generale Spediporto - se dovesse durare settimane si verificherebbe anche un problema di riprogrammazione delle navi perché oltre ai ritardi che si andrebbero a creare nell'ordine di almeno 10-15 giorni, si aggiungerebbero problemi legati anche alle scorte». Dal mare arriva l'80% della merce che si trova nei supermercati e sempre il mare è fonte primaria di approvvigionamento per l'industria italiana. «Il problema riguarda anche l'export - sottolinea Botta - la nostra filiera produttiva è col fiato sospeso perché non ha idea se confermare le esportazioni e i tempi di consegna della merce destinata a imbarcarsi». I danni al momento sono difficilmente quantificabili. «Due milioni di barili di petrolio al giorno passano da Suez - ricorda Botta - non è un caso che il prezzo del greggio ieri sia aumentato di 5 dollari al barile in un giorno». Solo la prossima settimana si potrà capire quali problemi si concretizzeranno. Botta teme sul lungo periodo un incremento dei noli. Alcune compagnie armatoriali hanno già optato per la circumnavigazione dell'Africa, ma tutto ciò comporta comunque una riprogrammazione dei porti e il tempo di navigazione minimo è di cinque o sei giorni. «In campo sono state messe tutte le migliori risorse tecniche sia da parte degli armatori e della proprietà della nave sia dei numerosi gruppi e tecnici che hanno specifiche competenze nel settore del recupero navale, ma è un caso più unico che raro, farà scuola» è convinto Botta. Botta ricorda che sul territorio ligure mediamente arrivano dai 60 ai 70 mila contenitori al mese in import dall'estremo Oriente. «Gli effetti dell'incaglio creeranno una riduzione di lavoro e poi un aumento quando si sbloccherà la situazione». L'evento di Suez è ancora più grave essendo inserito in un contesto difficile «per mancanza di equipment a livello mondiale - ricorda Paolo Pessina, presidente di Assagenti - non per blank sailing, ma a causa del boom delle esportazioni della Cina verso gli Usa, che ha creato una congestione prima nei porti americani, poi cinesi e, a catena a livello globale, anche verso il Mediterraneo e il Nord Europa, verso gli Usa lato Atlantico». Le notizie sono ancora frammentarie, per cui, secondo il presidente Pessina, «è difficile fare valutazioni sulle tempistiche, mi auguro pochi giorni, perché altrimenti inizierebbero le sofferenze con una rivisitazione della programmazione delle navi, che salteranno parecchie tocche. Ci sono più di 200 navi in coda, alcune compagnie stanno già dando ordine di passare dal Sudafrica. Il rischio è sia il blocco di produzione per quelle aziende legate all'import e all'export sia di giacenze prolungate. Ci sarà una corsa ai riposizionamenti delle navi e dei contenitori». Confitarma riferisce che le perdite del Canale di Suez a causa dell'interruzione della navigazione hanno raggiunto i 100 milioni di dollari Usa oltre ai costi per indennizzare le navi rimaste bloccate. Una fonte dell'Authority ha segnalato inoltre che per disincagliare il cargo viene utilizzata la draga Mashour' che, nel 1996, al momento della sua entrata in servizio, era la più grande al mondo ed è dotata di due



pompe con una capacità di 5.400 kilowatt ciascuna. Si tratta dell'unico battello di questo tipo a disposizione dell'Authority per operare nel settore Sud. L'armatore giapponese Shoei Kisen Kaisha, proprietario della Ever Given,



## BizJournal Liguria

Genova, Voltri

---

ha reso noto che vi sono estreme difficoltà per disincagliare la nave e, sul suo sito internet si è scusato per l'incidente spiegando che sta lavorando 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 gigantismo navale Quindici anni fa, la più grande nave portacontainer in circolazione era la Emma Maersk, con una capacità di 11,000 Teus. Attualmente, la HMM Algeciras ha una capacità che sfiora le 24,000 (+120%). Le navi sono sempre più grandi, le infrastrutture non riescono ad aggiornarsi in tempo. Il canale di Suez è stato ampliato solo 6 anni fa, e non basta già più. Tra i 50 più grandi porti per traffico container, solo 16 sarebbero in grado di ospitare navi da 25,000 TEUS (stima). Nel 2016, una nave di 400 metri, la CSCL Indian Ocean, si arenò alla foce del fiume Elba, all'imbocco del porto di Amburgo. Fortunatamente non ci furono serie ripercussioni per il traffico locale, ma furono necessari diversi rimorchiatori oceanici provenienti da Rotterdam per disincagliare il natante. È tempo di fermarsi e ragionare sul fatto che questo nuovo ciclo del gigantismo navale è finito. I costi (in termini di rischi potenziali) stanno superando i benefici. Non solo il Canale di Suez, ma anche altri importanti choke points del traffico marittimo (ad es lo stretto di Malacca) minacciano il perdurare trend per via del raggiungimento di paletti limiti fisici. Questo fenomeno non è nuovo al mondo armatoriale. Alla metà degli anni Settanta, per ridurre il costo del petrolio (che era cresciuto con la chiusura di Suez) si decise di costruire enormi petroliere in grado di trasportare milioni di barili di greggio in un singolo viaggio circumnavigando l'Africa (economia di scala). La più grande di queste, la Seawise Giant, aveva una lunghezza di 485 metri, una larghezza di 69 e un pescaggio di 24,7. Presto si accorsero che non era in grado di transitare per il Canale della Manica, né di far porto in nessun luogo. (Davide Siviero)

## Blocco del Canale di Suez, la Russia promuove la rotta artica: allarme per il Mediterraneo

*Nel 2040 potrebbe essere navigabile tutto l'anno, con un risparmio di una settimana per i viaggi tra Cina e Europa del nord*

Nicola Giordanella

Genova. Il blocco del canale di Suez, letteralmente ostruito dalla EverGiven, la mega porta container da 400 metri intraversatasi a causa di una violenta tempesta di sabbia, sta gettando nel caos tutto il mondo della nautica commerciale, creando un'onda di conseguenze che vedremo nel breve periodo, ma anche un'ombra inquietante per lo sviluppo dei traffici del Mediterraneo. In questi giorni le navi stanno rispolverando vecchie rotte, come quella antica che circumnaviga l'Africa, ma i grandi vettori commerciali stanno valutando le alternative alla rotta che passa dal canale egiziano: 'Dobbiamo prepararci per affrontare brusche mutazioni nei possibili scenari geopolitici, facilmente ipotizzando che quanto accaduto nel Canale di Suez sarà utilizzato in particolare da Cina e Russia per promuovere la Rotta Artica'. L'allarme lo lancia Luigi Merlo, ex presidente dell'Autorità portuale genovese, oggi a capo della Federlogistica, in risposta allo spinta promozionale che Mosca e Pechino stanno facendo in queste ore per promuovere e sviluppare quella rotta che 'salta' l'Asia e il Medio Oriente, congiungendo il nord Europa attraverso il mar Artico in un ventina di giorni, invece che i circa trenta della rotta classica: 'Una scelta molto pericolosa dal punto di vista della sostenibilità ambientale - aggiunge Merlo - ma altrettanto pericolosa perché da un lato tenderebbe a isolare il Mediterraneo, dall'altro favorirebbe ulteriormente le ambizioni della Cina di controllo monopolista sui traffici e quindi sull'interscambio mondiale via mare'. La rotta artica di fatto oggi non è competitiva con la rotta mediterranea perché è navigabile per intero solo da giugno a novembre, e con le navi equipaggiate in maniera particolare, ma stando alle previsioni climatiche e agli sviluppi tecnologici del gigantismo navale i traffici sono in aumento costante, con percentuali a doppia cifra: dal 2017 al 2019 si viaggiava con un incremento annuo del 58%, e anche nel periodo della Pandemia i traffici sono aumentati, del 15% rispetto all'anno precedente. Intendiamoci, in termini assoluti non esistono al momento paragoni: nel 2019 sono 300 le navi passate nella rotta artica contro le 19 mila del canale di Suez, ma secondo alcuni studi entro il 2040 la rotta artica potrebbe essere aperta tutto l'anno, mettendo sul piatto un tragitto più corto di circa una decina di giorni tra la Cina e i grandi porti dell'Europa del Nord. Numeri che mettono in allerta l'economia del mare del Mediterraneo, di cui i porti italiani sono tra i principali protagonisti, Genova su tutti. La vicenda della Ever Given fa quindi scattare due allarmi: 'Da un lato, l'importanza strategica del trasporto marittimo e della Blue Economy nel suo complesso; dall'altro - conclude Luigi Merlo - l'estrema fragilità e vulnerabilità del sistema dei trasporti marittimi e in particolare di infrastrutture strategiche come il Canale di Suez, ma anche i grandi porti di fronte ai rischi posti in essere dai cambiamenti climatici e da eventi meteo che ormai non possono più essere qualificati come straordinari. E' urgente porsi interrogativi anche relativi alla fragilità dei porti italiani, oggi del tutto impreparati e non attrezzati ad affrontare episodi che saranno generati da condizioni meteo sempre più estreme'.



### Le ripercussioni del blocco del canale di Suez sul sistema portuale ligure

Redazione

Si terrà lunedì 29 marzo alle ore 15:30 in modalità webinar sulla piattaforma Zoom Saranno presenti i rappresentanti delle categorie di settore del cluster portuale. Nei prossimi giorni sarà inviato il programma con i relatori. Per partecipare è necessario registrarsi al link: <http://bit.ly/CanaleSuez>



# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

## Signorini (porto di Genova): "Il caso Suez non ci preoccupa"

**Genova** - «Non sono molto preoccupato per le ripercussioni sui porti di **Genova**, Savona e Vado ligure del blocco del canale di Suez, mi sembra più un ingorgo, non una vera interruzione. È solo una nave incagliata e stanno già lavorando, quindi non credo sarà una cosa lunga ». Il presidente dell' Autorità portuale del Mar ligure occidentale Paolo Emilio Signorini commenta così il caso del cargo che, insabbiandosi, ha bloccato il canale di Suez. Diverso sarebbe se dovesse trattarsi di una vera chiusura, con tempi lunghi, che potrebbe provocare invece uno spostamento dell' asse dei traffici. «Se Suez si fermasse davvero, le navi passerebbero dal capo di Buona Speranza - spiega Signorini - facendo il periplo dell' Africa e i grandi servizi con le navi più grandi farebbero sosta solo nella penisola iberica, o addirittura solo nel Portogallo senza neanche fare una sosta nel Mediterraneo o entrando fino a Valencia e Barcellona - e raggiungendo gli altri porti, da **Genova** a Marsiglia, solo con navi feeder - per poi andare direttamente nel Nord Europa. Un po' quello che è successo in parte con la pandemia, quando gli armatori con la riduzione della stiva e il costo dei bunker basso passavano appunto da Buona Speranza». Lo scenario, insomma, vedrebbe non solo i porti liguri ma tutti quelli del Mediterraneo occidentale perdere traffici ma soprattutto perdere le grandi navi. «Ma si tratta solo di ipotizzare quello che potrebbe succedere con Suez chiuso. Non è il caso di quello che è successo ora: un ingorgo che penso si possa risolvere velocemente» ribadisce Signorini.



## Fiera di Genova, lunedì hub vaccinale al via: presente il generale Figliuolo

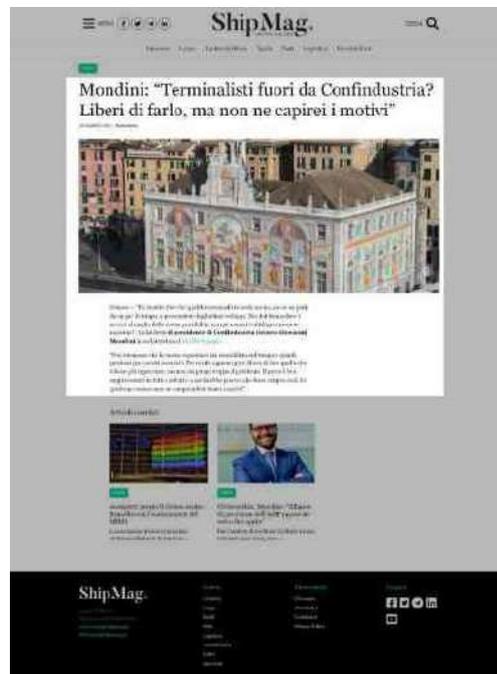
redazionegenova

Generale Francesco **Paolo** Figliuolo, nominato dal premier Mario Draghi commissario straordinario per l'emergenza Covid-19 Emergenza coronavirus e vaccini. Lunedì prossimo alle 11 sarà presentato ufficialmente l'inizio dell'attività operativa dell'hub vaccinale al padiglione Jean Nouvel della Fiera di Genova. Saranno presenti il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti, il capo del Dipartimento nazionale di Protezione civile Fabrizio Curcio, il commissario straordinario per l'emergenza Covid-19 generale Francesco **Paolo** Figliuolo, il sindaco di Genova Marco Bucci, il sottosegretario di Stato al Ministero della Salute Andrea Costa, il presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini**, il direttore generale di Asl3 Genova Luigi Carlo Bottaro e il presidente del Porto Antico di Genova Mauro Ferrando.

The screenshot shows the Liguria Notizie website interface. At the top, there are navigation tabs for 'CRONACA', 'POLITICA', 'SPORT', 'ECONOMIA', 'LORNIUNTOE', and 'SPETTACOLO'. Below the navigation is the site logo 'LIGURIA NOTIZIE.it'. The main article headline reads 'Fiera di Genova, lunedì hub vaccinale al via: presente il generale Figliuolo' with a sub-headline '14 marzo 2021'. There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube. A large image shows a person in military uniform. To the right, there is a Telegram widget and a small video player. Below the main article, there are sections for 'CONTENUTI SPONSORIZZATI' and 'ULTIME NOTIZIE'.

## Mondini: Terminalisti fuori da Confindustria? Liberi di farlo, ma non ne capirei i motivi

Genova Ho sentito dire che qualche terminalista vuole uscire, ma se ne parla da un po' di tempo, a prescindere dagli ultimi sviluppi. Noi dobbiamo dare i servizi al meglio delle nostre possibilità, ma qui nessun è obbligato a essere associato. Lo ha detto il presidente di Confindustria Genova Giovanni Mondini in un'intervista al MediTelegraph. Noi riteniamo che la nostra esperienza sia consolidata nel tempo e quindi preziosa per i nostri associati. Per carità: ognuno poi è libero di fare quello che ritiene più opportuno, ma non mi pongo troppo il problema. Il porto è ben rappresentato in tutti i settori e a me farebbe piacere che fosse sempre così. Se qualcuno uscisse non ne comprenderei tanto i motivi.



## Transportonline

Genova, Voltri

### Autotrasportatori in rivolta: "Gli armatori vogliono mettere una surcharge su Genova"

La denuncia di Tagnochetti: "Siamo al caporalato 4.0".

GENOVA - Mentre tutti, e primi fra tutti gli autotrasportatori, perdevano e rischiavano di chiudere le loro aziende, gli armatori nell'anno della pandemia hanno archiviato la stagione più ricca della loro storia, con noli alle stelle, frutto di accordi taciti fra i grandi gruppi, con i big che ogni trimestre mettono in cassa miliardi di dollari, e con uno strapotere ormai sull'intero ciclo del trasporto. Ma ora anche solo l'idea, formalizzata in una dichiarazione rilasciata da uno dei colossi dello shipping mondiale, di imporre anche sovrapprezzi sui container sbarcati e imbarcati nei porti liguri per compensare i disagi causati dai cantieri autostradali è davvero troppo. La denuncia, accompagnata alla minaccia di uno stato di agitazione per ottenere immediatamente i ristori promessi dallo Stato e mai arrivati, nonché il pagamento dei danni causati dai disservizi autostradali che ricadono sugli autotrasportatori e non sugli armatori, è di Giuseppe Tagnochetti coordinatore ligure di Transportunito. L'ipotesi di un surcharge sui noli dei container nei porti liguri "materializzatasi in una circolare diffusa agli spedizionieri e ai caricatori dal gruppo Cma-Cgm, è vissuta dall'autotrasporto come una vera e propria provocazione visto che gli extracosti dei cantieri autostradali, delle code, dei ritardi, nonché della ridotta produttività sulle banchine si sono riversati esclusivamente sui protagonisti del trasporto su gomma2 scrive in una nota l'associazione. Secondo Transportunito è venuto il momento che anche le Autorità nazionali preposte al controllo sulla concorrenza accendano un faro sulla posizione dominante che i grandi gruppi armatoriali container hanno acquisito sull'intera filiera logistica italiana, impadronendosi di case di spedizione, compagnie ferroviarie e terminal, e gestendo quindi a loro esclusivo vantaggio migliaia e migliaia di viaggi al giorno. In questa manovra di assoggettamento del mercato prosegue Tagnochetti rientra anche l'apertura di piccole imprese di autotrasporto che acquisiscono i grandi contratti e poi assegnano, in subvezione, migliaia di trasporti al giorno, strangolando le imprese vere di autotrasporto e proponendo una versione di Caporalato 4.0.



## PSA rafforza i collegamenti fra Svizzera e Mediterraneo

GENOVA Dal 1 marzo scorso PSA Genova è stato ufficialmente nominato partner del Groupement Fer (GF), garantendo all'associazione spedizionieristica Svizzera l'unica connessione diretta tra il Porto di Genova e Basilea (Frenkendorf). Ciò rappresenta un importante punto di svolta per il prodotto offerto da PSA Genova: dopo due anni dall'inizio delle operazioni, il Mittelmeerzug è diventato un'opzione solida per i caricatori e ricevitori svizzeri, collegandoli direttamente alle rotte mediterranee. Confrontato alle rotte via Nord Europa, il servizio riduce il transito marittimo necessario per raggiungere il Middle East ed il Far East, contribuendo sensibilmente alla riduzione delle emissioni di CO2. Il treno accetta contenitori High Cube e carichi pericolosi. Più vicini ai clienti: da Dicembre 2020 PSA ha istituito una propria rappresentanza commerciale in Svizzera (Basilea), volendo offrire un migliore contatto locale ai clienti esistenti e potenziali.



## Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

L'incidente nel canale di Suez, una volta risolto, porterà ad un affollamento di navi nel nostro scalo

### Il porto si attrezza per gestire il traffico di tir a Santo Stefano

LAURA IVANI

La Spezia Un' area polmone a Santo Stefano Magra, per decongestionare il traffico dei tir quando si sbloccherà il canale di Suez. E tutte le portacontainer, presumibilmente, arriveranno insieme al porto della Spezia. L' Autorità di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale sta pensando a un servizio a "chiamata", con gli autotrasportatori che restano in attesa nell' area del retroporto fino a quando non è il loro turno di carico. Perché l' incagliamento del cargo da 20 mila Teu avrà ripercussioni importanti anche sui traffici del porto della Spezia.

Quanto accaduto riporta al centro, ancora una volta, la questione del gigantismo navale. Su cui, rimarca il presidente dell' Authority Mario Sommariva, occorre aprire una riflessione e porre dei limiti. «Sulla Spezia ci saranno ripercussioni, stiamo valutando le possibili soluzioni per evitare il congestionamento una volta che i cargo arriveranno in porto». L' evento accade in un momento in cui ci sono forti movimenti in export verso l' Atlantico, condizione che rischia di far diventare ancora più caotica la situazione in banchina, sulle strade e sui binari.

«Gli effetti di un incidente marittimo con una nave di queste dimensioni rende la gestione del disastro costosa e complessa. Anche dal punto di vista assicurativo. Un evento di questo tipo pone delle riflessioni di ordine generale sui limiti che sarebbe opportuno porre a questi cargo. C' è un problema di sicurezza, ci sono stati casi di perdita di container in mare, anche a livello ambientale. Ciò che sta accadendo - mette in guardia Sommariva - porterà a un aumento del costo dei noli».

Di opinione simile Andrea Fondana, presidente dell' associazione spedizionieri del porto spezzino. «Rispetto al periodo precedente la pandemia le navi non arrivano più con puntualità, a causa dell' intasamento dei porti cinesi. Se a questo aggiungiamo le partenze cancellate o ritardate - osserva Fontana - le cose si complicheranno molto nelle prossime settimane. Occorre uno sforzo comune di tutti gli operatori per smaltire i traffici quando queste navi arriveranno, presumibilmente tutte insieme. Questa crescita delle dimensioni delle navi senza limiti va ripensata - conferma -. Navi sempre più grandi presuppongono investimenti sui porti che non sempre sono possibili. Non sono possibili da noi. Anche in nord Europa, a causa dei mutamenti climatici, nei porti alle foci dei fiumi si sono registrati problemi di pescaggio. Le caratteristiche del porto della Spezia precludono la possibilità di arrivi di questo tipo. Se le navi decidessero di cambiare rotta, optando per il periplo dell' Africa o per lo stretto di Bering, sarebbe un danno perché il Mediterraneo perderebbe centralità. Ciò che sta accadendo porterà a un aumento delle tariffe dei noli, oltre a perdite economiche consistenti».



# Città della Spezia

La Spezia

## Suez bloccato, Sommariva: "Il rischio più grande sarà la congestione"

*Il presidente dell' Autorità di sistema portuale analizza la situazione e le possibili ripercussioni per lo scalo spezzino. E avverte: "Tutto ciò deve portare a una riflessione sul gigantismo navale".*

La Spezia - Il blocco del Canale di Suez causato dall' incagliamento della Ever Given sta preoccupando gli operatori della logistica e gli imprenditori di mezzo mondo. Bloomberg stima perdite per 9,6 miliardi di dollari al giorno e se l' importo sembra eccessivo basta pensare che attraverso l' istmo transita il 12 per cento del commercio mondiale. Un disastro (per fortuna solamente economico e non anche ambientale) che non può che incidere anche sull' operatività del porto spezzino. "E' difficile quantificare quelle che potranno essere le ripercussioni per il porto della Spezia per un evento di portata globale, un incidente che interrompe una delle principali vie di comunicazione marittima. Inoltre - spiega a CDS il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Mario Sommariva - è quasi impossibile prevedere i tempi di soluzione del problema: le **autorità** egiziane avevano parlato di pochi giorni, ma la convinzione diffusa è che saranno necessarie alcune settimane. Di certo la gestione di traffici irregolari, con tempi di arrivo e partenza che possono essere incerti complicherà molto la vita nei terminal". D' altronde le rotte verso il Far East passano da Suez e un effetto a cascata non può essere impedito. "Se nella prima fase ci sarà un rallentamento dell' operatività, il peggio potrebbe avvenire al momento dello sblocco del canale, con i flussi di merci in entrata che potrebbero sommarsi all' export del Nord Ovest del Paese, molto attivo in questo periodo. Di fatto - prosegue Sommariva - potrebbe esserci un rischio di congestione di banchine e piazzali e il nostro sarà quello di cercare di gestire al meglio la situazione". Per evitare il problema nell' immediato non resta che arrendersi alla realtà e riprendere in considerazione la circumnavigazione dell' Africa. "Alcune compagnie stanno effettivamente puntando su Capo di Buona Speranza, come era già accaduto in altre occasioni, come per la Guerra dei sei giorni. Per quanto quello accaduto sia un incidente grave, la chiusura del Canale di Suez non è una novità assoluta", commenta ancora il presidente dell' Authority. Sommariva conclude puntando il dito verso quella che potrebbe essere una delle possibili ragioni di questo blocco e che è certamente il motivo dei tempi lunghi previsti per la rimozione della Ever Given. "Da questo avvenimento deve scaturire una riflessione sul gigantismo navale e sulla sicurezza. Con navi di tali dimensioni organizzare i soccorsi è davvero complesso. E' significativa l' immagine dell' escavatore che opera al di sotto della murata della portacontainer, apparendo minuscolo al confronto con lo scafo, peraltro in un contesto desertico". Venerdì 26 marzo 2021 alle 16:46:53 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.



BERKAN B

Micoperi rinuncia a rimuovere il relitto L' Autorità portuale revoca l' appalto

I lavori non sono mai iniziati Ora l' ente di via Antico Squero disporrà un nuovo bando

ANDREA TARRONI

RAVENNA Micoperi rinuncia alla rimozione e demolizione della Berkan B e l' **Autorità** di **sistema portuale** è così costretta a revocare l' attribuzione dell' appalto.

All' indomani dell' udienza preliminare sull' affondamento del relitto, emerge l' ufficialità dell' annullamento, attraverso una delibera presidenziale della fine del gennaio scorso. Era già finita in consiglio comunale - con un' interrogazione di Ravenna in Comune cui aveva dato risposta il vicesindaco Eugenio Fusignani - la gara vinta dalla cordata capeggiata dall' azienda di via Trieste a cui avevano aderito anche Isolfin e Albatros.

La vicenda In aula il componente di Giunta rilevava la disputa economica nata dopo che erano stati quantificati gli oneri che sarebbero scaturiti dalle indicazioni imposte dalla Conferenza dei servizi, e che avrebbe poi portato la Mico per a presentarsi ma a non firmare il contratto, il 4 novembre scorso.

Il giorno dopo, secondo quanto si legge in una delibera presidenziale pubblicata dall' Adsp, Micoperi dichiarava ufficialmente di non essere nella condizione di provvedere alla sottoscrizione del contratto. Peraltro a quel punto, da parte della rete temporanea di imprese che si era aggiudicata l' appalto, c' era la possibilità di tirarsi indietro visto che se entro 120 giorni dall' assegnazione non è stato sottoscritto un contratto l' offerta si può ritenere "scaduta". E visto che l' aggiudicazione era avvenuta l' 11 dicembre del 2019 e la convocazione per la stipula era partita dagli uffici di via Antico Squero, il 26 ottobre del 2020, Micoperi aveva avuto la possibilità di defilarsi. In quel lasso di tempo c' erano state la pandemia e tre conferenze di servizi, convocate il 25/5/2020, il 7/07/2020, il 12/08/2020, quest' ultima integrata da ulteriori specifiche di Arpae il 26 dello stesso mese.

Alla gara che l' azienda ravennate si era aggiudicata però, l' unica offerta valida che era giunta risultava era quella della stessa Micoperi e quindi ora l' **Autorità portuale** ha ri -stanziato 9.025.109 euro per indire una nuova gara. La base d' asta su cui si era tenuto il precedente appalto era di 9.015.800 euro e l' azienda di Ravenna se l' era aggiudicato con un ribasso dello 0,39%. L' intervento sarebbe quindi costato 8.980.109,38 euro a cui si sarebbero aggiunti 44.471 euro di attuazione di piani di sicurezza. La formula con cui si era svolta la gara era comunque quella dell' offerta economicamente più vantaggiosa, e non del massimo ribasso che comprende pertanto elementi qualitativi che vengono presi in considerazione nella valutazione dell' offerta. E Micoperi aveva ridotto da 140 a 135 le giornate necessarie a concludere l' intervento. Ma i lavori non erano mai iniziati.



## E Bartolotti ora guarda a Suez «Pronti a disincagliare la nave »

RAVENNA La tecnologia ravennate aveva già contribuito al recupero della Costa Concordia e ora Mico peri si candida a risolvere il problema che tiene in ostaggio il 30 per cento dei traffici di merce mondiali: il blocco del canale di Suez. Ha vissuto momenti di difficoltà, in questi anni trascorsi, il colosso ravennate dell' offshore e ora ha dovuto rinunciare ad una importante commessa, proprio nelle acque di casa, ossia il recupero e la demolizione della Berkan B.

Ma Silvio Bartolotti, amministratore delegato di Micoperi, ci crede. Dopo l'impresa del salvataggio della Costa Concordia, che affondò nel 2012 all' Isola del Giglio, si dice pronto a collaborare per risolvere il problema del canale di Suez, dove è rimasta incagliata una nave cargo. In una intervista a TgCom24 spiega che si tratta di un' operazione non facile e che occorre la solidarietà tra aziende.

A farsi avanti e - secondo la stampa specializzata - ad essersi già ritagliato un ruolo nella rimozione della Ever Given è Smit Salvage, cioè proprio il gruppo statunitense che ebbe una parte fondamentale, assieme all' azienda di via Trieste, nel recupero della Concordia. Secondo Peter Berdowski, amministratore delegato di Royal Boskalis, società che ha acquisito Smit Salvage nel 2010, l' operazione da effettuare nel mare egiziano è senza precedenti. Il manager ha infatti dichiarato a una televisione pubblica olandese che l' operazione per liberare lo stret to artificiale nell' Africa del Nord potrebbe richiedere «addirittura settimane».

Al momento riguardo al blocco del canale di Suez non si segnalano conseguenze sui traffici nel **porto** ravennate, che nel breve periodo non parrebbe essere investito dalle conseguenze di questo incidente. Non è impossibile però che, se la situazione perdurasse per lungo tempo, questo possa incidere sui costi dei trasporti e quindi, indirettamente, anche sullo scalo bizantino.



## Caso Berkan B, cinque associazioni ambientaliste chiedono di costituirsi parte civile

Redazione

Si è tenuta ieri la prima udienza preliminare nel procedimento per l'affondamento del relitto della Berkan B con fuoriuscita di sostanze oleose e potenzialmente pericolose nella pialassa Piomboni di Ravenna. Per questa vicenda di inquinamento ambientale la Procura della Repubblica di Ravenna ha chiesto il rinvio a giudizio per i vertici di Autorità Portuale Ravenna: il Presidente **Daniele Rossi** e il Segretario Generale Paolo Ferrandino. Cinque Associazioni ambientaliste hanno chiesto di costituirsi parte civile: si tratta di Legambiente, Italia Nostra, Oipa Italia, NogeZ nucleo operativo guardie zoofile e Anpana protezione animali. I difensori di **Rossi** e Ferrandino hanno chiesto e ottenuto il rinvio dell'udienza a maggio, per valutare la richiesta degli ambientalisti e opporre le loro osservazioni.



## Processo Berkan B, le associazioni ambientaliste chiedono di costituirsi parte civile

*L'udienza è stata rinviata dal Gup al prossimo 17 maggio, su istanza formulata dalle difese degli imputati al fine di esaminare le dichiarazioni di costituzione delle parti civili*

Si è tenuta giovedì l'udienza preliminare del procedimento per il reato di inquinamento ambientale a seguito dello smantellamento e affondamento della motonave Berkan B e successivo sversamento di idrocarburi, al Porto di Ravenna. Imputati i vertici dell'**Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna. La Berkan B è la nave non bonificata dai carburanti che si è spezzata in due a ottobre 2017 per operazioni di demolizione errate, e da almeno due anni sta sversando idrocarburi pesanti nelle acque del Porto di Ravenna - Canale dei Piomboni, in continuità idraulica con la Pialassa Piomboni, zona del Parco del Delta del Po, protetta dalle normative italiane ed europee che tutelano l'ambiente. Per il caso Berkan B. e "cimitero delle navi", l'interesse e la preoccupazione dei cittadini e delle associazioni di protezione ambientale e animale è stata considerevole. Infatti, sono evidenti le notevoli implicazioni di tipo ambientale, inaccettabili per uno dei porti più importanti d'Italia, in questo caso contiguo ad una zona umida del Parco del Delta del Po tutelata dalle norme italiane e dalle direttive europee. All'udienza hanno presenziato le associazioni Anpana - Associazione Nazionale Protezione Animali Natura e Ambiente, Italia Nostra, Legambiente Emilia-Romagna, Oipa Italia odv - Organizzazione Internazionale Protezione Animali, assistite rispettivamente dagli avvocati Renato Conte, Marco Casellato, Francesco Paolo Colliva e Anna Vio, che hanno depositato l'atto di costituzione di parte civile nell'interesse delle associazioni. Presente all'udienza anche il Wwf, con l'avvocato Fabrizio Ciuffreda. L'udienza è stata rinviata dal Gup al prossimo 17 maggio, su istanza formulata dalle difese degli imputati al fine di esaminare le dichiarazioni di costituzione delle parti civili. In occasione dell'udienza, si è mobilitato davanti al Palazzo di Giustizia il Collettivo Autonomo Ravennate, a cui si sono associati Legambiente Ravenna Circolo Matelda, Italia Nostra sezione di Ravenna, alcuni capannisti della Pialassa Piomboni, semplici cittadini e altre sigle. "L'intento - chiedono le associazioni è di proseguire tutte le possibili azioni per far piena luce su questa sconcertante vicenda, al contempo richiedendo nuovamente - come già proposto agli organi competenti in un'istanza sottoscritta da diciotto associazioni, locali, regionali e nazionali - il pronto intervento della Protezione Civile che dichiari l'emergenza ambientale e provveda alla nomina di un commissario, al fine di giungere, dopo tre anni e mezzo dal collasso strutturale, alla rimozione del Berkan B. e degli altri cinque relitti del "cimitero delle navi" presenti da decenni nel Porto di Ravenna".

**Ravenna Today** Cronaca

**Processo Berkan B, le associazioni ambientaliste chiedono di costituirsi parte civile**

L'udienza è stata rinviata dal Gup al prossimo 17 maggio, su istanza formulata dalle difese degli imputati al fine di esaminare le dichiarazioni di costituzione delle parti civili

**S** i è tenuta giovedì l'udienza preliminare del procedimento per il reato di inquinamento ambientale a seguito dello smantellamento e affondamento della motonave Berkan B e successivo sversamento di idrocarburi, al Porto di Ravenna. Imputati i vertici dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna. La Berkan B è la nave non bonificata dai carburanti che si è spezzata in due a ottobre 2017 per operazioni di demolizione errate, e da almeno due anni sta sversando idrocarburi pesanti nelle acque del Porto di Ravenna - Canale dei Piomboni, in continuità idraulica con la Pialassa Piomboni, zona del Parco del Delta del Po, protetta dalle normative italiane ed europee che tutelano l'ambiente.

Per il caso Berkan B. e "cimitero delle navi", l'interesse e la preoccupazione dei cittadini e delle associazioni di protezione ambientale e animale è stata considerevole. Infatti, sono evidenti le notevoli implicazioni di tipo ambientale, inaccettabili per uno dei porti più importanti d'Italia, in questo caso contiguo ad una zona umida del Parco del Delta del Po tutelata dalle norme italiane e dalle direttive europee.

All'udienza hanno presenziato le associazioni Anpana - Associazione Nazionale Protezione Animali Natura e Ambiente, Italia Nostra, Legambiente Emilia-Romagna, Oipa Italia odv - Organizzazione Internazionale Protezione Animali, assistite rispettivamente dagli avvocati Renato Conte, Marco Casellato, Francesco Paolo Colliva e Anna Vio, che hanno depositato l'atto di costituzione di parte civile nell'interesse delle associazioni. Presente all'udienza anche il Wwf, con l'avvocato Fabrizio Ciuffreda. L'udienza è stata rinviata dal Gup al prossimo 17 maggio, su istanza formulata dalle difese degli imputati al fine di esaminare le dichiarazioni di costituzione delle parti civili.

In occasione dell'udienza, si è mobilitato davanti al Palazzo di Giustizia il Collettivo Autonomo Ravennate, a cui si sono associati Legambiente Ravenna Circolo Matelda, Italia Nostra sezione di Ravenna, alcuni capannisti della Pialassa Piomboni, semplici cittadini e altre sigle. L'intento - chiedono le associazioni è di proseguire tutte le possibili azioni per far piena luce su questa sconcertante vicenda, al contempo richiedendo nuovamente - come già proposto agli organi competenti in un'istanza sottoscritta da diciotto associazioni, locali, regionali e nazionali - il pronto intervento della Protezione Civile che dichiari l'emergenza ambientale e provveda alla nomina di un commissario, al fine di giungere, dopo tre anni e mezzo dal collasso strutturale, alla rimozione del Berkan B. e degli altri cinque relitti del "cimitero delle navi" presenti da decenni nel Porto di Ravenna".

**I più letti di oggi**

1. **Emergenza Covid, comitati cittadini chiedono di...**
2. **Comitato di Base Pubbli...**
3. **Comitato di Base Pubbli...**
4. **Il Covid-19: un'epidemia...**

## RAVENNA: Berkan B, cinque associazioni ambientaliste parte civile nel processo

REDAZIONE

Cinque associazioni ambientaliste hanno chiesto di costituirsi parte civile nel processo per l'affondamento della nave Berkan B nel porto di Ravenna. Ieri si è tenuta la prima udienza preliminare davanti al gup Schiaretti e al pm Scorza, la prossima udienza si terrà a maggio. La procura ha chiesto il rinvio a giudizio per i vertici di Autorità portuale Daniele Rossi e Paolo Ferrandino per inquinamento ambientale. Le indagini hanno fatto luce su una possibile fuoriuscita di idrocarburi, che avrebbe danneggiato l'ecosistema circostante, dopo che il relitto si è inabissato nelle acque della pialassa Piomboni.

The screenshot shows a news article from TR24. The main headline is "RAVENNA: Berkan B, cinque associazioni ambientaliste parte civile nel processo". Below the headline is a sub-headline: "Cinque associazioni ambientaliste hanno chiesto di costituirsi parte civile nel processo per l'affondamento della nave Berkan B nel porto di Ravenna. Ieri si è tenuta la prima udienza preliminare davanti al gup Schiaretti e al pm Scorza, la prossima udienza si terrà a maggio. La procura ha chiesto il rinvio a giudizio per i vertici di Autorità portuale Daniele Rossi e Paolo Ferrandino per inquinamento ambientale. Le indagini hanno fatto luce su una possibile fuoriuscita di idrocarburi, che avrebbe danneggiato l'ecosistema circostante, dopo che il relitto si è inabissato nelle acque della pialassa Piomboni." The article includes a photo of the shipwreck and a sidebar with other news items and advertisements.

## Giornata importante per la città: aperto al traffico il nuovo ponte Teodorico

*Il centro storico della città di Ravenna e la zona della Darsena - separate dai binari delle linee Bologna-Ravenna e Ferrara-Ravenna - sono così di nuovo collegate*

Ha riaperto al transito venerdì mattina il nuovo ponte Teodorico. Il centro storico della città di Ravenna e la zona della Darsena - separate dai binari delle linee Bologna-Ravenna e Ferrara-Ravenna - sono così di nuovo collegate da un cavalcaferrovia realizzato da Rete Ferroviaria Italiana in sostituzione del vecchio ponte Teodorico con un investimento di 9 milioni di euro. L'intervento rientra nell'ambito degli accordi sottoscritti da Rfi con il Comune di Ravenna, l'**Autorità Portuale** e la Regione Emilia Romagna, per migliorare l'accessibilità ferroviaria all'area **portuale**. Le dimensioni del vecchio ponte non permettevano infatti il passaggio dei treni merci adibiti al trasporto di semirimorchi o di interi camion (autostrada viaggiante). A seguito di tale riapertura da venerdì sarà ripristinata la precedente viabilità e, di conseguenza, dalle 16 di venerdì verrà riattivata la zona a traffico limitato di via di Roma. La svolta a sinistra da via Carducci a via di Roma non sarà quindi più consentita a tutti, ma solo agli aventi titolo a transitare in ztl. Il varco Sirio tra le due vie sarà attivo con modalità sanzionatoria. Fino al 31 marzo l'incrocio continuerà a essere presidiato anche dalla Polizia locale. Nelle vie circostanti è stata posizionata cartellonistica di avviso e l'informazione verrà divulgata anche attraverso i pannelli a messaggio variabile. Foto Massimo Argnani.

The screenshot shows a news article on the 'Ravenna Today' website. The main headline is 'Giornata importante per la città: aperto al traffico il nuovo ponte Teodorico'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Il centro storico della città di Ravenna e la zona della Darsena - separate dai binari delle linee Bologna-Ravenna e Ferrara-Ravenna - sono così di nuovo collegate'. The article text begins with 'Ha riaperto al transito venerdì mattina il nuovo ponte Teodorico...'. On the right side of the article, there is a section titled 'I più letti di oggi' with a list of other news items. At the bottom of the article, there is a photo credit: 'Foto Massimo Argnani'.

## FOTO - Ha riaperto questa mattina alla circolazione il nuovo ponte Teodorico -

Ibolognesi

Ritorna il collegamento tra il centro storico della città e la zona della Darsena. Ha riaperto alla circolazione questa mattina, venerdì 26 marzo, il nuovo ponte Teodorico. Il centro storico della città di Ravenna e la zona della Darsena - separate dai binari delle linee Bologna - Ravenna e Ferrara - Ravenna - sono quindi nuovamente collegate da un cavalcaferrovia realizzato da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), in sostituzione del vecchio ponte Teodorico, con un investimento di 9 milioni di euro. L'intervento rientra nell'ambito degli accordi sottoscritti da RFI con il Comune di Ravenna, l'**Autorità Portuale** e la Regione Emilia Romagna, per migliorare l'accessibilità ferroviaria all'area **portuale**. Le dimensioni del vecchio ponte non permettevano infatti il passaggio dei treni merci adibiti al trasporto di semirimorchi o di interi camion (autostrada viaggiante). Contestualmente all'apertura al traffico, a partire dalle ore 16, viene ripristinata la precedente viabilità: torna quindi attiva la zona a traffico limitato di via di Roma. La svolta a sinistra da via Carducci a via di Roma non è quindi più consentita a tutti, ma solo agli aventi titolo a transitare in ztl. Il varco Sirio tra le due vie sarà attivo con modalità sanzionatoria. Fino al 31 marzo l'incrocio continuerà a essere presidiato anche dalla Polizia Locale. Nelle vie circostanti è stata posizionata cartellonistica di avviso e l'informazione verrà divulgata anche attraverso i pannelli a messaggio variabile. Di seguito le foto della riapertura del ponte.

The screenshot shows the website interface for Ravenna24Ore.it. The main headline reads: "FOTO - Ha riaperto questa mattina alla circolazione il nuovo ponte Teodorico". Below the headline is a photograph of a construction worker in an orange safety vest standing on the newly opened bridge. To the right of the photo, there are several smaller news snippets with titles like "Il 28 marzo torna l'obolineria", "28 aprile romagnolo mattina e", "Ripristinata - Cronaca dell'Autismo", and "Dalla Camera di Commercio a invito di". At the bottom right, there is a yellow box for a newsletter sign-up with the text "iscrittisi alla Newsletter per essere sempre informati!".

## Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

A Marinaa Marina

### Il direttore Marittimo in visita istituzionale alla Capitaneria di Porto

Carrara. Il direttore Marittimo della Toscana, Capitano di Vascello (Cp) Gaetano Angora, ha fatto visita alla Capitaneria di Porto di Marina di Carrara nel corso, come si spiega in una nota, delle istituzionali attività di controllo e presenza sul territorio regionale. La visita, si fa notare, nell'attuale contesto emergenziale, è stato un momento importante e significativo, in cui il direttore Marittimo ha ribadito la vicinanza al Comando locale, alla collettività ed al territorio carrarese, apprezzando il continuativo lavoro svolto a favore di tutto l'ambiente marittimo e della cittadinanza. Durante la visita è stato sottolineato come l'impegno profuso dalle donne e dagli uomini del Compartimento Marittimo, ha consentito di garantire, sia di presenza che in modalità remota, tutti i servizi istituzionalmente previsti: la proprietà navale, la certificazione della gente di mare e del naviglio mercantile nazionale, i controlli sulle navi da carico straniere, le patenti nautiche e tutte le altre funzioni amministrative, senza dimenticare i compiti di natura operativa quali il soccorso in mare, i controlli sulla filiera ittica e le altre attività di polizia giudiziaria. L'occasione ha consentito anche un incontro di saluto con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva accompagnato dal segretario generale Francesco Di Sarcina e dal dirigente preposto al porto apuano Luigi Bosi, per una riflessione sulla portualità carrarese. La visita del direttore Marittimo della Toscana è terminata con un giro nell'ambito del Porto di Marina di Carrara, accompagnato dal Comandante del Porto C.F.(Cp) Luciano Giuseppe Aloia: sono state visitate le realtà produttive, gli accosti e le banchine.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Un comando al servizio della città La visita in capitaneria del direttore

*Il vertice toscano Angora è stato ricevuto dal comandante del porto Luciano Giuseppe Aloia*

CARRARA Ha visitato le sede della Capitaneria e le banchine del nostro porto. Il direttore marittimo della Toscana, capitano di vascello Gaetano Angora, ha fatto visita alla capitaneria di porto. Ricevuto dal comandante Luciano Giuseppe Aloia, il direttore ha ribadito la vicinanza al comando locale, alla collettività e al territorio, apprezzando il continuativo lavoro svolto a favore di tutto il cluster marittimo e della cittadinanza. Durante la visita è stato sottolineato come l'impegno profuso dagli uomini del compartimento marittimo, ha consentito di garantire, sia di presenza che in modalità remota, tutti i servizi istituzionalmente previsti: la proprietà navale, la certificazione della gente di mare e del naviglio mercantile nazionale, i controlli sulle navi da carico straniere, le patenti nautiche e tutte le altre funzioni amministrative, senza dimenticare i compiti di natura operativa quali il soccorso in mare, i controlli sulla filiera ittica e le altre attività di polizia giudiziaria.

L'occasione ha consentito un incontro con il presidente dell'**Autorità portuale** Mario Sommariva, accompagnato dal segretario generale Francesco Di Sarcina, dal dirigente Luigi Bosi, per una generale riflessione della portualità. La visita del direttore marittimo della Toscana è poi terminata con un giro nell'ambito del porto accompagnato dal comandante Luciano Giuseppe Aloia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Bollettino Avvisatore Marittimo

Marina di Carrara

## Carrara-Olbia, Grendi avvia il nuovo servizio

Olbia. È partito giovedì il nuovo servizio trisettimanale di Grendi tra Marina di Carrara e Olbia, portando a otto le linee dell'armatore verso la Sardegna. Una volta ottenuta la concessione demaniale (ex art. 18) per spazi non banchinali, Olbia si strutturerà per almeno i prossimi quattro anni come hub insieme a quello di Cagliari. A luglio scorso Grendi ha aperto un nuovo magazzino ad Olbia espandendo le sue attività nell'isola, dopo aver avviato un Marina di Carrara- Porto Torres a febbraio 2020. A Cagliari, da aprile 2019, gestisce un magazzino merci per Barilla, Benetton e Unieuro, tra gli altri. Infine, a febbraio scorso ha richiesto la concessione di 350 metri di banchina del terminal container del Porto-Canale del capoluogo sardo, attualmente inattivo. In una nota Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporto Marittimi, spiega come «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 unito 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».



### Visita istituzionale del direttore marittimo della Toscana alla capitaneria di porto di Marina di Carrara

venerdì, 26 marzo 2021, 17:46 Il direttore marittimo della Toscana, Capitano di Vascello (CP) Gaetano Angora, ha fatto visita in data 25 marzo, alla capitaneria di Porto di Marina di Carrara nel corso delle istituzionali attività di controllo e presenza sul territorio regionale. La visita, nell'attuale contesto emergenziale, è stato un momento importante e significativo, in cui il Direttore Marittimo ha ribadito la vicinanza al Comando locale, alla collettività ed al territorio del Carrarese, apprezzando il continuativo lavoro svolto a favore di tutto il cluster marittimo e della cittadinanza. Durante la visita è stato sottolineato come l'impegno profuso dalle donne e dagli uomini del Compartimento Marittimo, ha consentito di garantire, sia di presenza che in modalità remota, tutti i servizi istituzionalmente previsti: la proprietà navale, la certificazione della gente di mare e del naviglio mercantile nazionale, i controlli sulle navi da carico straniere, le patenti nautiche e tutte le altre funzioni amministrative, senza dimenticare i compiti di natura operativa quali il soccorso in mare, i controlli sulla filiera ittica e le altre attività di polizia giudiziaria. L'occasione, ancor più pregnante ha consentito, in via estemporanea, un incontro di saluto con il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** Dott. Mario Sommariva accompagnato dal segretario generale Dott. Ing Francesco Di Sarcina e del dirigente preposto al porto Apuano Dott. Luigi BOSI per una generale riflessione della portualità Carrarese. La visita del Direttore Marittimo della Toscana è poi terminata con un giro nell'ambito del Porto di Marina di Carrara, accompagnato dal Comandante del Porto C.F.(CP) Luciano Giuseppe ALOIA, dove sono state visitate le realtà produttive esistenti, gli accosti e le banchine.



Livorno

## «Il ruolo chiave di Guerrieri»

Forza Italia «Abbiamo già fissato un incontro»

«Sono passati pochi giorni dall' insediamento a Palazzo Rosciano di Luciano Guerrieri - scrivono Giampaolo Giannelli, Chiara Tenerini, Adalberto Bertucci e Elisa Amato, di Forza Italia - un incarico importante, considerato che l' **Authority** include i porti di Livorno, Piombino, Capraia, Portoferrario, Rio Marina e Cavo. Ci sono progetti ambiziosi come la Darsena Europa, l' opera- simbolo del rilancio economico del porto di Livorno e di tutta la Toscana costiera.

Abbiamo già concordato un incontro con Guerrieri, col quale vogliamo confrontarci in modo franco sui tanti problemi aperti che riguardano il territorio costiero; rivolgiamo al neo Presidente della Port Network **Authority** i migliori auguri di buon lavoro».



## Guerrieri a Chiara: Disponibile a un confronto costante

*A Palazzo Rosciano il direttore interregionale dell'Agenzia delle Dogane per la Toscana, la Sardegna e l'Umbria*

Redazione

LIVORNO Uno dei primi incontri ufficiali dal suo insediamento, il presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale Luciano Guerrieri l'ha avuto con il direttore interregionale dell'Agenzia delle Dogane per la Toscana, la Sardegna e l'Umbria, Roberto Chiara. Affiancato dal Segretario generale Massimo Provinciali, e alla presenza dei responsabili degli Uffici di Livorno, l'incontro è stato definito da Guerrieri fruttuoso: 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.

The screenshot shows the website interface for the article. At the top, there's a navigation bar with 'M SC' logo and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPIONI DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE'. Below that, the article title 'Guerrieri a Chiara: “Disponibile a un confronto costante”' is prominently displayed. A sub-headline reads 'A Palazzo Rosciano il direttore interregionale dell'Agenzia delle Dogane per la Toscana, la Sardegna e l'Umbria'. There is a photo of two men in suits, one of whom is wearing a face mask. To the right of the article, there are sections for 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' with a form for name and email, and a 'ULTIME POPOLARI' section with several small article thumbnails.

Porto di Livorno

Nave incagliata nel canale di Suez, le ricadute

Nei prossimi giorni attesi riflessi negativi per le car-carri provenienti dalla Corea e dal Giappone

LIVORNO Il blocco del canale di Suez, per l' incaglio della gigantesca portacontainer "Ever Given" nel tratto più stretto della via d' acqua, comporta al momento danni abbastanza limitati al porto di Livorno. Ma non c' è da illudersi per i prossimi giorni, anche perchè l' Authority egiziana del canale prevede "alcune settimane" per ripristinare i transiti. Ad oggi, ogni giorno di blocco del canale, secondo la stessa Authority, comporta danni per una decina di miliardi di dollari.

Le navi bloccate all' ingresso o all' interno del canale a ieri erano circa 200. Alcune compagnie di navigazione, come la olandese Maersk che scala anche il terminal Darsena Toscana livornese, hanno già attivato un trasporto container via terra tra la Cina, la Russia e il nord Europa. Altre, come la francese CMA/CGM stanno ricorrendo per le merci urgenti ad un ponte aereo.

Il porto labronico risente di meno della crisi perchè non ha linee dirette con il Far East. Secondo Enio Raugeri, presidente della Compagnia Portuali Livorno, i servizi navali da e per Livorno sono in gran parte con l' occidente - Usa in primo piano - e quelli con l' est si attuano in particolare con la sponda orientale del Mediterraneo, in particolare Turchia ed Egitto.

Qualche riflesso potrebbe nascere in negativo per le car-carri, ovvero le grandi navi garage da Corea e Giappone: ma anche in questo caso si tratta di poche unità, perchè buona parte delle auto delle marche orientali destinate a Italia ed Europa vengono dalla Turchia mediterranea dove anche la Toyota e la Fiat ormai costruiscono in fabbriche "cacciavite". Alcune compagnie che operano con Cina e Giappone peraltro hanno già allungato le proprie rotte per il Mediterraneo circumnavigando l' Africa, mentre riprende forza la rotta polare - grazie anche ai rompighiaccio russi subito attivati - con la preminenza dei porti del Nord Europa rispetto a quelli mediterranei.

La 'Ever Given', un colosso di 400 metri di lunghezza e dalla portata di quasi 20 mila contenitori, era in viaggio noleggiata da una compagnia privata. L' incaglio sarebbe avvenuto causa una forte tempesta di vento e sabbia che avrebbe reso ciechi gli studenti e i piloti egiziani obbligatori nel canale. C' è un 'ingorgo' di centinaia di navi. Attualmente stanno arrivando a tappe forzate dall' Olanda mezzi della più importante compagnia europea di recuperi navali, la Smit, che nel caso della "Costa Concordia" davanti all' isola del Giglio, ebbe come supporto l' impresa livornese Neri. Una corsa contro il tempo perchè la 'Ever Given' ha completamente ostruito il canale.



## OK di Firenze a Guerrieri commissario

LIVORNO Entra nel vivo anche per il porto labronico la strutturazione della task force che sotto la guida del commissario governativo, il neo-presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri, dovrà procedere sulla base del DPCM Conte all'urgenza della Darsena Europa. Cozze permettendo mi sia perdonata la battuta Guerrieri ha già tenuto un paio di riunioni con la struttura tecnica dell'AdSP che sarà a quanto si dice, la base della suddetta task force. Forse con una o due aggiunte esterne, ma ancora da decidere. Nel frattempo è anche arrivato a palazzo Rosciano l'ok della Regione Toscana per la nomina di Guerrieri a commissario. Solo adesso. Tempi al rallentatore? Niente in confronto a quello che succede a Roma, dove il DPCM non ha ancora concluso il suo iter burocratico, dovendo essere registrato dalla Corte dei Conti. Non ci sono dubbi sul fatto che il decreto in questione possa essere confermato e definitivamente varato; ma per quanto sia stato definito di massima urgenza sta andando avanti da settimane, passetto dopo passetto. Che fretta c'è, dicono evidentemente a Roma. Ancora una volta è meglio star zitti e tirare a campare. Che è sempre meglio, come recitava Andreotti, che non tirare le cuoia. Di questi tempi pare che dovremo accontentarci.



## La tecnologia 5G nel porto di Livorno

FIRENZE La tecnologia 5G permette l'attuazione di tutte quelle azioni perché il porto possa attuare una crescita sostenibile e per questo motivo l'Autorità Portuale sta pianificando di realizzare su tutta l'area del porto nel biennio 21/23 una copertura del segnale di tipo industriale per tutte quelle funzioni abilitanti che la tecnologia 5G permette. Il laboratorio congiunto di **AdSP** e CNIT ha permesso non soltanto di prefigurarne le versatilità d'uso, ma anche di sperimentarle ed integrarle. Attraverso una computing farm è possibile verificare che tutti questi singoli moduli che vengono implementati dalle varie software house, nell'ambito del programma digitale del porto, possano essere validati in un ambiente coerente e di terzietà. Si tratta di un sistema effettivamente integrabile con tutte le altre componenti d'innovazione e che è a disposizione dell'Autorità Portuale, proprio perché i porti sono soggetti attivi nella progettazione, sperimentazione e valorizzazione industriale dell'innovazione digitale. I servizi di innovazione che sono stati realizzati nel corso degli anni riguardano la nave connessa, le merci elettroniche E-freight, la logistica e la mobilità, la sostenibilità ambientale, tutto questo deve permettere e garantire l'interoperabilità con l'Agenzia delle Dogane, con il portale della Guardia Costiera, e con tutti gli altri attori logistici che stanno sul lato terra. Un esempio di applicazione della tecnologia 5G è il Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS). Si tratta di un sistema intelligente di trasporto che connette il porto di Livorno con Firenze e la sua area metropolitana, realizzando delle funzioni che servono essenzialmente a garantire la sicurezza lungo la strada, ma anche a fornire uno stazionamento temporaneo nell'interporto Vespucci. Questa rete 5G è destinata a diventare una periferica importante del porto di Livorno. Per quanto riguarda l'E-freight è stata sperimentata la possibilità d'interagire tra robot ed esseri umani grazie al 5G, realizzando un sistema gestionale dei piazzali permettendo di efficientare e ridurre il tempo di lavoro di una nave migliorando gli aspetti della logistica nel porto. Anche la comunicazione da e per la nave è oggetto di sperimentazione tecnologica del 5G ed è già in funzione la possibilità di disporre di una batimetria aggiornata. È stato pertanto sviluppato un set di dati utili in condivisione ad esempio telecamere in HD (da e verso la nave), stazioni meteo, batimetrie aggiornate da mezzi tecnico-nautici, radar coerenti in rete. È stato realizzato un sistema di supporto in tempo reale per la navigazione (con un'attenzione particolare per quanto riguarda le fasi delle manovre) ed è stata perseguita un'integrazione di componenti terrestri e satellitari per il monitoraggio dei container (nei porti e nella navigazione in mare aperto). Il 5G ha permesso di realizzare il gemello digitale Digital Twin portuale che permetterà a chi sta guidando la nave, dal comandante al personale tecnico nautico, di immergersi nella realtà del porto di Livorno e quindi di navigare con efficienza i canali portuali evitando tutti i problemi di insabbiamento e delle difficoltà di accesso al porto, proprio disponendo di tali dati/informazioni in tempo reale. Tutto questo è integrato con le componenti terra, rappresentate dalle telecamere ad alta risoluzione, la sensoristica distribuita sullo spazio acque, come il correntometro, l'ondametro, le condizioni meteo di accesso al porto, tutto questo al fine di offrire una navigazione più sicura, efficiente (impiego di risorse e tempi strettamente necessari) e dunque anche in grado di perseguire caratteri di sostenibilità ambientale nello spazio delle acque portuali. Il 5G risponde ad un'esigenza di attuare un efficientamento per ottenere una riduzione dell'impatto ambientale. Questa riduzione della pressione ambientale è stata misurata e grazie alla tecnologia 5G è possibile ridurre del 8,2% la produzione di CO2 emessa in atmosfera e quindi diminuire l'impatto sull'ambiente. Per tale motivo, afferma Pagano, sul progetto di digitalizzazione del porto abbiamo ottenuto due riconoscimenti,





## La Gazzetta Marittima

Livorno

---

uno della Columbia University di New York nell'ambito della Climate Week del 2019 ed un altro più recente agli Hannover Messe Digital Days. In questo evento Ericsson ha presentato infatti a queste due manifestazioni il porto di Livorno come esempio di sistema industriale di rilevanza internazionale per la sostenibilità ambientale. Il laboratorio che l'autorità portuale ha realizzato in questi anni rappresenta un primo esempio in Italia di trasferimento tecnologico verso un porto marittimo industriale che può essere replicato in altri porti e quindi scalabile rappresentando uno standard internazionale e dunque un esempio che può essere seguito anche dal punto di vista della realizzazione degli stessi sistemi digitali in altri scali e capace di anticipare gli indirizzi e le tendenze del settore. Queste note, scrive ancora ARPAT, prendono spunto dal seminario patrocinato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che ha visto la partecipazione di Antonella Querci dirigente della Direzione Sviluppo ed Innovazione di AdSP, Paolo Pagano direttore laboratorio congiunto AdSP CNIT, Silvia Ferrini Direzione Sviluppo, programmi europei ed innovazione, Francescalberto De Bari direttore Programmi EU ed innovazione, Ivano di Santo chief information officer cio del Porto di Trieste, Laura Castellani Agenzia delle Dogane dei Monopoli ADM Organiz. e Digital Trasformation, Rossana Varna Business Intelligence BI e transizione digitale porto di Genova, Andrea Manfron Federazione Autotrasportatori Italiani FAI segretario generale, Alberto Milotti direttore Zailog Interporto Quadrante Europa Verona, Federica Montaresi Sp, Projcts & Innovation La Spezia, Ivano Russo direttore generale Confetra.

## Porto forestale più accessibile

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



## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

porto

### Carico militare verso Dubai A bordo logistica e armi

*Sul cargo maltese Capucine un centinaio tra container e mezzi La protesta dei vigili del fuoco Usb: «Meno armamenti e più risorse salvavita»*

**PIOMBINO.** Si chiama Capucine e batte bandiera maltese. I lavoratori della Compagnia Portuali hanno finito di caricarla un paio di giorni fa. A bordo del cargo noleggiato dall' Esercito sono finiti una settantina di container e una trentina di mezzi.

Dopo uno scalo tecnico in Kuwait, attracco a Dubai dove il materiale, in grandissima parte logistica, raggiungerà probabilmente l' Iraq per una esercitazione.

Il carico ha raggiunto **Piombino** su camion del Ministero e di privati. Cucine da campo, generatori, mezzi meccanici da officina sono tra i contenuti.

E' scattato anche il livello di sicurezza 1, quello che indica i rischi minori, per la presenza di merci rientranti nella definizione di pericolose.

Armi, probabilmente. C' è chi ipotizza quantitativi limitati necessari alla scorta del materiale anche a destinazione raggiunta. Esplosivi, secondo altre fonti.

Per i carichi pericolosi la gestione é diretta da parte dei militari e non sono previste soste all' interno dell' area portuale. In genere i tempi sono calibrati per l' arrivo diretto in banchina quando le altre fasi di carico sono alla fine.

Non é la prima volta e non sarà l' ultima. Il **porto** di **Piombino** é utilizzato periodicamente per operazioni analoghe destinate a basi Nato. Come in Sardegna.

Meno spese militari, più mezzi salvavita. Il ragionamento del coordinamento provinciale dei vigili del fuoco dell' Unione sindacale di base rimane questo. Anche stavolta. «A **Piombino** siamo ancora senza autoscala, come denunciato ormai decine di volte alle autorità competenti dal ministro dell' Interno, alla direzione regionale, dalla Prefettura ai sindaci della zona. In compenso - si legge in una nota - la città gode della vista del passaggio di decine di mezzi militari che con molta probabilità andranno a "giocare alla guerra", come già successe nell' estate del 2019 quando transitarono da **Piombino** con destinazione Qatar».

Dissenso totale verso «lo sperpero di risorse per spese militari, con i nostri porti al servizio di navi con mezzi ed armamenti per decine di milioni di euro».

Nel 2019 Usb fece dei conti. «Una stima al ribasso. Probabilmente con un carico di mezzi militari lo Stato avrebbe potuto comprare almeno 40 autoscale per i pompieri, utilizzabili per garantire il soccorso tecnico urgente alla popolazione».

Il sindacato di base sottolinea che la situazione dei mezzi di soccorso è disastrosa in tutta la Regione, e che la Val di Cornia è uno dei primi territori che viene sguarnito dalla copertura dell' autoscala in caso di necessità in un capoluogo di provincia.

«Intanto - si aggiunge - lo Stato continua imperterrito a investire miliardi in spese militari, trascurando la scuola, la sanità, il soccorso alla popolazione. Quei soldi potrebbero essere destinati, almeno in parte, all' assunzione di

V.P.



personale scolastico, medico, infermieristico, ad allestire posti di terapia intensiva e comprare mezzi per i pompieri»«Intanto - chiude la nota di Usb - i vigili del fuoco sono stati comandati a garantire la safety del porto durante le operazioni di imbarco con un mezzo degli anni '90 con 500 litri d' acqua. Per fortuna non è successo niente».

-V.P.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Per il restyling del lungomare accordo tra Comune e porto

L'INTESA L' accordo Comune-Porto entra nella fase attuativa e lo fa con quattro opere ritenute prioritarie. Si tratta del consolidamento della bretella di collegamento porto-interporto; della messa in sicurezza della barriera frangiflutti a protezione dell' anfiteatro della Marina con manutenzione dell' adiacente tratto iniziale dell' Antemurale (il primo lotto di lavori è in corso a opera del Pincio e verrà completato entro di giugno); della riqualificazione del Varco Fortezza; della progettazione definitiva ed esecutiva dell' intervento di rifioritura della barriera soffolta e ripascimento della spiaggia della Marina. GLI INTERVENTI IN AGENDA La giunta nei giorni scorsi ha infatti approvato lo schema che era stato oggetto nei mesi scorsi di un crescente scambio di informazioni tra gli uffici tecnici dei due enti e che ora è stato messo nero su bianco in queste quattro interventi. «Ringrazio tutta l' **Autorità di sistema portuale** diretta dal presidente Pino Musolino il commento del sindaco Ernesto Tedesco - perché insieme ai nostri uffici è stato realizzato un accordo i cui risultati saranno soddisfacenti per la città. Dalla viabilità in ingresso al porto alle opere a difesa della costa, le quattro priorità rappresentano interventi strategici per la riqualificazione complessiva del tessuto urbano. In particolare con il nuovo aspetto di Varco Fortezza e più a media scadenza con le opere a difesa della Marina, i civitavecchiesi potranno toccare con mano l' integrazione tra porto e città.

Un' integrazione che continuerà anche in futuro, poiché nell' accordo rientra anche l' istituzione di un tavolo tecnico permanente dove si continuerà a lavorare a temi quali il recupero del Porto storico. Questa è la strada da percorrere e la faremo insieme al presidente Musolino col quale si sta concretizzando un' ottima e proficua sinergia». In particolare la riqualificazione dell' accesso di varco Fortezza, che era stata anticipata un mese fa, prevede l' arretramento dell' accesso in porto quasi davanti alla Capitaneria con realizzazione di una rotatoria ed è mirato a rendere fruibile per la città, quindi non più area demaniale, tutta la parte antistante il Forte Michelangelo.

DISSEQUESTRO Intanto ieri una buona notizia per l' ente **portuale** è arrivata dalla Capitaneria che su disposizione del Tribunale ha tolto i sigilli al terminal temporaneo sulla banchina 25 riconsegnando l' area all' Authority che ne aveva chiesto il dissequestro. Il sequestro del terminal sulla banchina 25, era avvenuto i primi di marzo, nell' ambito di un' indagine per occupazione abusiva di area demaniale che ha avuto come fulcro l' utilizzo del molo commerciale da parte del terminalista crocieristico. Un utilizzo da parte di Rct che, in base ai termini della concessione del 2005, avrebbe dovuto essere temporaneo, ma che negli anni, visto l' aumento esponenziale di navi da crociera, era stato prorogato.

Proroga cessata con la realizzazione del nuovo terminal Vespucci. Ora l' Adsp è al lavoro per trovare una soluzione, ovvero una modifica della concessione che potrebbe concedere l' utilizzo per uno scopo turistico del pontile commerciale in cambio di una tempistica certa da parte di Rct per la realizzazione del nuovo terminal Bramante sull' Antemurale. Una modifica che sarà al vaglio del prossimo Comitato di gestione che nel corso della seduta di giovedì (avvenuta ancora in assenza del rappresentante dell' Area Metropolitana) ha, tra gli altri punti all' ordine del giorno, dato un' area in concessione al Consorzio autotrasportatori nei pressi del varco nord dello scalo per l' attività di pesa.





## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La giunta ha approvato lo schema che integra il vecchio protocollo

### Comune-porto: ok all'accordo

*Protezione della Marina e riqualificazione Varco Fortezza le priorità*

Quattro interventi prioritari ed improcrastinabili. Sono quelli su cui si basa lo schema di accordo tra Comune e Autorità di sistema portuale licenziato dalla giunta e pronto ad entrare nella sua fase operativa. In particolare si tratta del progetto per il consolidamento dell'asse viario e di manutenzione straordinaria della bretella di collegamento porto-interporto; del lotto B del progetto esecutivo Lavori di messa in sicurezza della barriera frangiflutti a protezione dell'anfiteatro della Marina, integrato con intervento di manutenzione dell'adiacente tratto iniziale dell'Antemurale; della riqualificazione del Varco Fortezza; della progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento di rifioritura della barriera soffolta e ripascimento della spiaggia della Marina. L'accordo è stato oggetto nei mesi scorsi di un crescente scambio di informazioni tra i vari uffici tecnici dei due enti. Proprio in base al dialogo degli ultimi mesi, le parti hanno condiviso un programma che è ora fissato nero su bianco e che, di fatto, va ad integrare il vecchio accordo del 2015 che, come si legge nella delibera, non è risultato mai idoneo a perseguire gli obiettivi del protocollo da cui scaturiva. Resta

comunque ancora da chiarire e definire però la parte prettamente economica, anche per gli anni passati. «Ringrazio tutta l'Adsp diretta dal presidente Musolino - ha commentato il sindaco Tedesco - perché insieme ai nostri uffici è stato realizzato un accordo i cui risultati saranno assolutamente soddisfacenti per la città. Le quattro opere rappresentano tutte degli interventi strategici per la riqualificazione complessiva del tessuto urbano. In particolare con il nuovo aspetto di Varco Fortezza, e più a media scadenza con le opere a difesa della Marina, i civitavecchiesi potranno toccare con mano il progresso nell'integrazione tra porto e città. Un'integrazione che continuerà anche in futuro, poiché parte qualificante dell'accordo è anche l'istituzione di un tavolo tecnico permanente: è in questa sede che si continuerà a lavorare da subito a temi quali il recupero del porto storico, l'interazione porto-città e la definizione della stessa con la condivisione delle progettazioni già in essere. Questa è la strada da percorrere - ha concluso - e la faremo insieme al Presidente Musolino con il quale si sta concretizzando una ottima e proficua sinergia».



## Accordo Comune-Adsp, Tedesco: da Varco fortezza a Marina, sinergia per riqualificare la città

CIVITAVECCHIA - Può finalmente entrare nella fase operativa l' accordo tra **Autorità di sistema portuale** del mar Tirreno Centro settentrionale e il Comune di Civitavecchia per alcune opere strategiche da realizzare in città. La Giunta Municipale ha infatti approvato lo schema, oggetto nei mesi passati di un crescente scambio di informazioni tra i vari uffici tecnici dei due enti. Proprio in base al dialogo degli ultimi mesi, le parti hanno condiviso un programma che è ora fissato nero su bianco e che ha individuato quattro interventi prioritari ed improcrastinabili: si tratta del progetto per il consolidamento dell' asse viario e di manutenzione straordinaria della bretella di collegamento porto-interporto; del lotto B del progetto esecutivo 'Lavori di messa in sicurezza della barriera frangiflutti a protezione dell' anfiteatro della Marina', integrato con intervento di manutenzione dell' adiacente tratto iniziale dell' Antemurale; della riqualificazione del Varco Fortezza; della progettazione definitiva ed esecutiva dell' intervento di 'rifioritura della barriera soffolta e ripascimento della spiaggia della Marina'. Entusiasta il commento del Sindaco di Civitavecchia, Ernesto Tedesco: 'Ringrazio tutta l' **Autorità di sistema portuale**

diretta dal presidente Musolino, perché insieme ai nostri uffici è stato realizzato un accordo i cui risultati saranno assolutamente soddisfacenti per la città. Dalla viabilità in ingresso al porto alle opere a difesa della costa, le quattro opere rappresentano tutte degli interventi strategici per la riqualificazione complessiva del tessuto urbano. In particolare con il nuovo aspetto di Varco Fortezza, e più a media scadenza con le opere a difesa della Marina, i civitavecchiesi potranno toccare con mano il progresso nell' integrazione tra porto e città. Un' integrazione che continuerà anche in futuro, poiché parte qualificante dell' accordo è anche l' istituzione di un tavolo tecnico permanente: è in questa sede che si continuerà a lavorare da subito a temi quali il recupero del Porto storico, l' interazione porto-città e la definizione della stessa con la condivisione delle progettazioni già in essere. Questa è la strada da percorrere e la faremo insieme al Presidente Musolino con il quale si sta concretizzando una ottima e proficua sinergia'.



## Pasqua in zona blu: crociera per seicento al via da Civitavecchia

*Partenza mercoledì, tamponi prima dell'imbarco e controlli giornalieri della temperatura: la durata è di una settimana*

L'INIZIATIVA Pasqua e Pasquetta da Covid-free? Possibile, ma soltanto nella zona blu di una crociera.

Mentre il Lazio sta per tornare in zona arancione, partirà dal **porto** di **Civitavecchia** mercoledì prossimo una nave in grado di ospitare poco più di 6000 passeggeri, ma che per la speciale occasione ne imbarcherà molti di meno (le prenotazioni toccano quota 600, per ora), con rotta nazionale (e di ulteriore imbarco) negli scali di Genova e Napoli, per poi proseguire verso Cagliari e Malta. Un' autentica fuga dalla routine dai cattivi pensieri della zona rossa, input del Governo che, fra le varie misure restrittive, ha inserito quella del divieto degli spostamenti fra regioni, oltre che fra Comuni. Il mare però fa eccezione, e concede agli italiani, molti dei quali romani, di staccare la spina per sette giorni rispetto alla pesante quotidianità della pandemia. È però il caso di dire che non è tutto oro quel che luccica. Il decreto legge del 2 marzo 2021 permette di andare in crociera durante la settimana di festività pasquale, ma le norme sulla sicurezza e sul rispetto delle direttive, rimangono particolarmente stringenti, anche a bordo. All'imbarco è previsto uno screening Covid per tutti gli ospiti, incluso un test con tampone, un questionario sanitario e un controllo della temperatura senza contatto.

Inoltre tutti gli ospiti dovranno effettuare un test, anche quello rapido, entro 96 ore prima della partenza della nave, certificato da documento al terminal. Una volta superato l'esame dell'imbarco, scatterà il monitoraggio giornaliero della temperatura durante la crociera.

LA PREVENZIONE All'interno della nave infatti verrà attrezzato una sorta di mini reparto Covid. Un centro medico che include strumenti per la diagnosi del coronavirus, ventilatori e un numero significativo di personale medico. Ma quali saranno i margini di manovra per i vacanzieri durante la crociera? Si potrà cenare al ristorante o passare la giornata in piscina? Sì, seguendo alcune raccomandazioni e regole specifiche. Confermati i distanziamenti di sicurezza e l'accesso al ristorante con l'obbligo di indossare la mascherina. Uno degli intrattenimenti che va maggiormente per la maggiore è la piscina all'aperto. Da questo punto di vista i ponti saranno accessibili, anche le vasche idromassaggio e gli acquapark, con presenze limitate per garantire il distanziamento sociale. Ok anche ad area fitness e Casinò, con frequente sanificazione di attrezzature, carte da gioco e fiches. Capitolo escursioni ed itinerari. Verrà fatto scalo solo nei porti che le autorità locali e sanitarie hanno dichiarato sicuri, ma l'iniziativa sarà caratterizzata da un prendere o lasciare. Se un ospite desidera scendere a terra durante la sua crociera, potrà farlo solo partecipando a una delle escursioni organizzate. «Per garantire gli stessi elevati standard di salute e sicurezza a bordo anche durante la discesa a terra», si legge sul sito internet della compagnia di navigazione. Il che significa che puoi incontrare un parente, la fidanzata o qualche amico, ma che se decidi di cambiare itinerario e stare per conto tuo non potrai risalire sulla nave. La strategia della compagnia è chiara. Di sicuro non punta all'incasso, visto il basso numero di prenotazioni e le ingenti spese da sostenere per garantire salute e sicurezza. Quello che conta è mandare un segnale tangibile di vitalità, in vista, si spera, di una ripresa del traffico crocieristico in estate. Almeno quello di prossimità. Per il vacanziere medio invece è una questione di opportunità e di fedeltà. Fra chi opta per una settimana di svago fra le onde del Mediterraneo e chi proprio non se la sente di rinunciare alle proprie passioni. Anche in tempi

di pandemia.

Pierluigi Cascianelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

---



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

Pagina 87

## AdsP Mare Tirreno Centro Settentrionale: ieri seduta del Comitato di Gestione

(FERPRESS) **Civitavecchia**, 26 MAR Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell'AdsP del Mare Tirreno Centro Settentrionale. Oltre al Presidente dell'Adsp Pino Musolino e al Segretario Generale Paolo Risso erano presenti il Comandante della Capitaneria di **Porto di Civitavecchia**, Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ancora ha designato il nome del proprio componente, e così la composizione dell'organo rimane ancora non completa, sebbene il relativo avviso pubblico sia scaduto lo scorso 15 febbraio. Il Presidente ha messo al corrente il Comitato di Gestione delle azioni e del piano che l'amministrazione ha definito e sta portando avanti per poter arrivare all'approvazione del bilancio di previsione entro fine aprile. Sono stati approvati all'unanimità il piano triennale per la prevenzione della corruzione 2021-2023, le linee guida per la presentazione delle polizze fidejussorie a garanzia degli oneri derivanti dalle concessioni demaniali, il rilascio della concessione al Consorzio Autotrasportatori **Civitavecchia**

(C.A.C.) di un'area nei pressi del varco nord dello scalo per l'attività di pesa. Infine, il Comitato di Gestione ha approvato la proposta del Presidente Musolino di farsi carico, da parte dell'Adsp, del pagamento delle utenze annuali della sede dell'Associazione Stella Maris, in considerazione dell'esiguità della somma e soprattutto della rilevanza sociale del ruolo svolto dall'associazione di volontariato per il welfare dei marittimi che arrivano nel **porto di Civitavecchia**.



## AdSp MTCS verso approvazione bilancio

*Resoconto della seduta di ieri del Comitato di gestione*

Massimo Belli

CIVITAVECCHIA Un piano per giungere all'approvazione del bilancio di previsione entro fine Aprile è stato illustrato ieri durante la seduta del Comitato di gestione dell'AdSp del Mare Tirreno centro settentrionale. Oltre al presidente dell'AdSp Pino Musolino e al segretario generale Paolo Riso erano presenti il comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ancora ha designato il nome del proprio componente, e così la composizione dell'organo rimane ancora non completa, sebbene il relativo avviso pubblico sia scaduto lo scorso 15 Febbraio. Il presidente Musolino ha messo al corrente il Comitato di gestione delle azioni e del piano che l'amministrazione ha definito e sta portando avanti per poter arrivare all'approvazione del bilancio di previsione entro fine Aprile. Sono stati approvati all'unanimità il piano triennale per la prevenzione della corruzione 2021-2023, le linee guida per la presentazione delle polizze fidejussorie a garanzia degli oneri derivanti dalle concessioni demaniali, il rilascio della concessione al Consorzio Autotrasportatori Civitavecchia (C.A.C.) di un'area nei pressi del varco nord dello scalo per l'attività di pesa. Infine, il Comitato di gestione ha approvato la proposta di Musolino di farsi carico, da parte dell'AdSp, del pagamento delle utenze annuali della sede dell'Associazione Stella Maris, in considerazione dell'esiguità della somma e soprattutto della rilevanza sociale del ruolo svolto dall'associazione di volontariato per il welfare dei marittimi che arrivano nel porto di Civitavecchia.



## Civitavecchia, Musolino: Bilancio di previsione dell'AdSP approvato entro fine aprile

Civitavecchia Il Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale approverà il bilancio di previsione entro fine aprile. E' quanto ha dichiarato il presidente dell'AdSP Pino Musolino, durante la seduta di ieri dell'organo legislativo dell'ente presenziato anche dal segretario generale Paolo Rizzo, dal comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, Francesco Tomas, dal componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli e dal componente designato dal Comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ancora ha designato il nome del proprio componente, e così la composizione dell'organo rimane ancora non completa, sebbene il relativo avviso pubblico sia scaduto lo scorso 15 febbraio. Il Comitato di Gestione ha approvato all'unanimità il piano triennale per la prevenzione della corruzione 2021-2023, le linee guida per la presentazione delle polizze fidejussorie a garanzia degli oneri derivanti dalle concessioni demaniali, il rilascio della concessione al Consorzio Autotrasportatori Civitavecchia (C.A.C.) di un'area nei pressi del varco nord dello scalo per l'attività di pesa. Infine, il Comitato di Gestione ha approvato la proposta del presidente Musolino di farsi carico, da parte dell'Adsp, del pagamento delle utenze annuali della sede dell'Associazione Stella Maris, in considerazione dell'esiguità della somma e soprattutto della rilevanza sociale del ruolo svolto dall'associazione di volontariato per il welfare dei marittimi che arrivano nel porto di Civitavecchia.



# Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Piano anticorruzione e polizze fideiussorie, riunito a Civitavecchia il comitato di gestione

*Oltre ai vertici dell' AdSP, erano presenti all' incontro anche il comandante della Capitaneria e i rappresentanti di Regione e Comune*

Piano triennale anticorruzione, polizze fideiussorie e concessioni demaniali all' ordine del giorno ieri a **Civitavecchia** nel corso della seduta del comitato di gestione dell' AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale. Oltre al presidente dell' Adsp Pino Musolino e al segretario generale Paolo Rizzo erano presenti il comandante della Capitaneria di **Porto di Civitavecchia**, Francesco Tomas , il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Emiliano Scotti . La Città Metropolitana di Roma Capitale non ancora ha designato il nome del proprio componente, e così la composizione dell' organo rimane ancora non completa, sebbene il relativo avviso pubblico sia scaduto lo scorso 15 febbraio. Il presidente ha messo al corrente il comitato di gestione delle azioni e del piano che l' amministrazione ha definito e sta portando avanti per poter arrivare all' approvazione del bilancio di previsione entro fine aprile. Sono stati approvati all' unanimità il piano triennale per la prevenzione della corruzione 2021-2023, le linee guida per la presentazione delle polizze fideiussorie a garanzia degli oneri derivanti dalle concessioni demaniali, il rilascio della concessione al Consorzio Autotrasportatori **Civitavecchia** (C.A.C.) di un' area nei pressi del varco nord dello scalo per l' attività di pesa. Infine, il comitato di gestione ha approvato la proposta del presidente Musolino di farsi carico, da parte dell' Adsp, del pagamento delle utenze annuali della sede dell' associazione Stella Maris, in considerazione dell' esiguità della somma e soprattutto della rilevanza sociale del ruolo svolto dall' associazione di volontariato per il welfare dei marittimi che arrivano nel **porto di Civitavecchia**.



## AdSP del MTCS, resoconto della seduta del Comitato di Gestione

**Civitavecchia**, 26 marzo - Si è tenuta ieri la seduta del Comitato di Gestione dell' Adsp del Mare Tirreno Centro Setentrionale. Oltre al Presidente dell' Adsp Pino Musolino e al Segretario Generale Paolo Risso erano presenti il Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Civitavecchia**, Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ancora ha designato il nome del proprio componente, e così la composizione dell' organo rimane ancora non completa, sebbene il relativo avviso pubblico sia scaduto lo scorso 15 febbraio. Il Presidente ha messo al corrente il Comitato di Gestione delle azioni e del piano che l' amministrazione ha definito e sta portando avanti per poter arrivare all' approvazione del bilancio di previsione entro fine aprile. Sono stati approvati all' unanimità il piano triennale per la prevenzione della corruzione 2021-2023, le linee guida per la presentazione delle polizze fidejussorie a garanzia degli oneri derivanti dalle concessioni demaniali, il rilascio della concessione al Consorzio Autotrasportatori **Civitavecchia** (C.A.C.) di un' area nei pressi del varco nord dello scalo per l' attività di pesa. Infine, il Comitato di Gestione ha approvato la proposta del Presidente Musolino di farsi carico, da parte dell' Adsp, del pagamento delle utenze annuali della sede dell' Associazione Stella Maris, in considerazione dell' esiguità della somma e soprattutto della rilevanza sociale del ruolo svolto dall' associazione di volontariato per il welfare dei marittimi che arrivano nel **porto** di **Civitavecchia**.



## Dissequestrato il terminal temporaneo alla banchina 25 del porto

CIVITAVECCHIA - Il tribunale di Civitavecchia ha accolto l'istanza formulata dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale disponendo il dissequestro del terminal temporaneo di Rct alla banchina 25, posto sotto sequestro preventivo ad inizio mese, con il provvedimento disposto dal Gip Giuseppe Coniglio ed eseguito dalla Capitaneria di porto 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 ha quindi eseguito il dissequestro dell'area, 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 per l'esecuzione 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.



## Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Civitavecchia, AdSP ed Escola Europea insieme con il progetto "Formati in Porto"

*Rinnovato per tre anni l' accordo di collaborazione tra l' Authority del Mar Tirreno Centro Settentrionale e l' istituto di Barcellona*

Con la firma del protocollo per lo sviluppo del progetto "Formati al Porto", si rinnova il binomio tra l' **AdSP** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** e la Escola Europea de Short Sea Shipping (AEIE) di Barcellona. L' intesa, della durata di tre anni, è stata siglata dal presidente dell' Authority, Pino Musolino, e dal direttore della Escola Europea, Eduard Rodés. 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 rinnovo del protocollo, soprattutto in questo momento storico - dice il direttore Rodés - 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".



le opere

## Porti, arrivano fondi europei per 2 milioni

*A Barletta, Margherita di Savoia e Bisceglie finanziati i lavori di ammodernamento*

di Luca Guerra Quasi due milioni di euro in conto capitale per rifare il look a tre importanti porti con sbocchi commerciali e turistici della Bat, nel segno della pesca sostenibile. Barletta, Margherita di Savoia e Bisceglie fanno parte dei 16 comuni costieri dal Gargano al Salento ammessi a finanziamenti da 9 milioni di euro totali inclusi nelle misure riguardanti porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all' asta e ripari di pesca del Fondo europeo per gli affari marittimi e per la pesca.

Ammontano a 688mila 265 euro i fondi previsti per Barletta. L' intervento in cantiere nello schema di convenzione, di durata biennale, prevede in particolare la realizzazione di uno scivolo di 25 metri per le operazioni di varo e la sottofondazione dello scalo con materiale misto di cava. L' opera avallata dall' amministrazione Cannito prevede anche la recinzione della parte emersa dallo scivolo, che sarà dedicata alle operazioni di manovra dei mezzi pesanti mentre le bitte di ancoraggio dedicate ai pescherecci, oggi in stato di degrado, saranno sostituite e aumentate quanto a numero su entrambi i lati del molo in modo da migliorare le opportunità di ancoraggio.

Novità anche per il molo sporgente sul lato sud, in direzione Trani, oggi punto di attracco dei pescherecci: sarà realizzata un' isola ecologica, mentre alla barriera di ingresso del mola ci sarà un impianto di videosorveglianza. Sono in calendario anche azioni di manutenzione straordinaria e adeguamento dell' impianto di illuminazione esistente, oltre alla predisposizione di una linea elettrica e idrica che sarà al servizio delle imbarcazioni. Nei piani c' è anche una rivoluzione green per la parte esterna al molo, che sarà attrezzata con aree destinate a parcheggio dei pescatori, con la pista ciclabile e con verde attrezzato.

Al completamento della banchina del **porto** « con cui consentire un più agevole attracco ai pescherecci », spiega il sindaco Bernardo Lodispoto, sono invece destinati i 655mila e 583 euro inclusi nel finanziamento destinato a Margherita. Nella città del sale è anche prevista la realizzazione di un magazzino per lo stoccaggio del prodotto pescato. « Il comparto della pesca che negli ultimi anni non ha mai ricevuto il giusto interessamento da parte delle amministrazioni comunali - evidenzia Lodispoto - ora potremo attivare tutti gli adempimenti necessari per portare a termine questa importante opera nel più breve tempo possibile. Miglioreranno anche le condizioni di lavoro, con gli operatori che godranno di maggiori tutele per la propria salute e la propria sicurezza».

Una cifra vicina al mezzo milione di euro spetterà invece a Bisceglie, dove l' obiettivo è quello di aumentare i posti barca del **porto** grazie ai lavori di banchinamento del molo foraneo di Ponente. Tra gli obiettivi messi in campo dall' amministrazione Angarano, anche il miglioramento del controllo, la tracciabilità dei prodotti, il potenziamento del sistema di raccolta dei rifiuti marini e della sostenibilità ambientale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## «Il futuro di Brindisi? Logistica e porto Sull'uso dei fondi per l'idrogeno vigileremo

Francesco RIBEZZO PICCININ Una corsia preferenziale per i progetti di transizione energetica come quello della Federico II, logistica e attività portuali per compensare la perdita di posti di lavoro dalla decarbonizzazione e collaborazione tra aziende ed istituzioni per puntare su progetti concreti relativi all' idrogeno verde. Questa la soluzione del deputato e coordinatore di Forza Italia Mauro D' Attis per il futuro dello sviluppo di Brindisi.

### Senza autorizzazioni, Enel rischia di rimandare la fuoriuscita dal carbone, teoricamente prevista per il 2025. Cosa si può fare per accelerare l' iter?

«Serve una corsia preferenziale per i processi di transizione energetica come questo, che è un passaggio verso una generazione energetica ancora più pulita. Per questo ci siamo rivolti, io e la collega Labriola, al ministro della Transizione ecologica. Da tempo sono impegnato personalmente sulle vicende della semplificazione amministrativa. In questo senso, siamo riusciti ad ottenere l' avvio di una indagine conoscitiva da parte della commissione bicamerale alla semplificazione. La prossima settimana, oltre a ministri ed agenzie di stato, saranno auditi anche i vertici di Eni ed Enel, insieme agli altri attori istituzionali che tengono banco su questo argomento. Ma siccome non c' è tempo per un testo unico sulla semplificazione, ministro e governo possono intervenire con una corsia preferenziale. Che, sia chiaro, non significa dire di sì a prescindere. Sarebbe impossibile: le richieste vanno valutate in base alle previsioni di legge».

L' alternativa per compensare il carbone sono le rinnovabili.

Ma a Brindisi sono stati respinti tre progetti di Ene Green Power di fotovoltaico in area Sin.

«Su questo il gruppo di Forza Italia alla Regione sta preparando una proposta di legge. Una cosa è il fotovoltaico su terreni agricoli, contro il quale ci siamo sempre schierati, un' altra è quello su terreni con divieto di coltivazione».

### La riconversione a gas della Federico II porterà ad un esubero di personale. Ci sono soluzioni percorribili?

«Sì, anche se ovviamente non basta un solo intervento. Una parte è la transizione a turbogas, oltre alle energie alternative. Ma c' è anche la logistica portuale, sulla quale pure Enel sta lavorando, tanto da avere ottenuto, grazie al lavoro del presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale Ugo Patroni Griffi, ma anche con l' aiuto di qualcuno di noi a livello nazionale, la Zona franca doganale. E poi c' è l' altra Zdf, quella di Cabobianco, che pure può compensare le perdite occupazionali dovute alla transizione. Ma l' area va banchinata. E serve la vasca di colmata per realizzare le altre banchine.

Chi, invece, si riempie la bocca di una presunta visione alternativa turistica omette di dire come realizzarla. Noi, invece, pensiamo che il porto possa trarre obiettivi di natura logistica portuale, di traffici, di retroporto, con la lavorazione di merci, e anche di natura crocieristica. Le soluzioni per Brindisi sarebbero molto semplici, se non fossero complicate da un gruppo di persone che continuano a condizionarne l' esito per ragioni ideologiche».

### Il gas naturale sarà il combustibile di transizione prima del definitivo passaggio alle rinnovabili.



## Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

---

Può essere utile in questo senso il progetto del deposito costiero di Edison?

«Ho già detto in tempi non sospetti, anche in attesa delle determinazioni sul Nulla osta di fattibilità, di essere d'accordo. E lo sono tanto più ora che è certificata l'assenza di interferenze. Il ruolo dei rappresentanti istituzionali, oggi, dev'essere quello di promotori del territorio. Con un pacchetto di possibilità di investimento dato da Zone franche e Zes, dobbiamo vendere, ma non svendere, il territorio a chi vuole venire - e rimanere - per investire. Sia chiaro, quello di Edison non è l'investimento che risolve tutti i problemi del territorio ma insieme ad altri dà la dimensione di una prospettiva».

### **L' idrogeno è il futuro dell' industria di Brindisi?**

«Di quella mondiale. Ma l' idrogeno non è quello che viene presentato quotidianamente da molti. Il mio timore, che rappresenterò al governo, è che i soldi del Recovery vadano a finire in spese eccessivamente immateriali come una ricerca fine a se stessa. Il Recovery non deve servire solo a pagare professori universitari ma deve anche finanziare davvero la tecnologia per la produzione di idrogeno green. Altrimenti è solo uno spreco. In molti progetti di hub o hydrogen valley, invece, vedo molta teoria e poca pratica.

Per questo vigilerò con attenzione. Mi riferisco a Ditne, Prometheus, Cittadella della ricerca. Bisogna unire le forze, Eni, Enel, A2A ed Edison, sotto la regia di Confindustria, per dare vita ad una proposta organica e concreta».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## I due sindaci "dei porti": Gioia Tauro e Augusta centrali per l' economia

Domenico LatinoGIOIA TAURO I sindaci di Gioia Tauro, Aldo Alessio, e di Augusta (Sr), Giuseppe Di Mare, aderendo all' iniziativa promossa dall' ex presidente della Regione Calabria, Mario Oliverio, insieme a tanti altri sindaci della Calabria e della Sicilia, nei prossimi giorni invieranno al presidente del Consiglio, Mario Draghi, a tre ministri e ai parlamentari calabresi e siciliani una nota con la quale sottolineeranno l' importanza per le due regioni e per i due porti della possibilità di sfruttare al massimo le risorse del Recovery Fund. Per i primi cittadini, infatti, il dibattito sulla proposta di Recovery Plan (Pnrr) da presentare all' Ue entro il 30 aprile, non può non tener conto di alcuni punti ritenuti fondamentali: il prolungamento dell' alta velocità ferroviaria (a 300 km/h) sulla Salerno-Reggio e, quindi, sulla Messina-Catania-Siracusa-Palermo; le grandi infrastrutture portuali del Sud (Gioia Tauro primo **porto** container italiano, Augusta secondo **porto** industriale e tutti gli altri porti commerciali nazionali localizzati al Mezzogiorno); i grandi sistemi autostradali jonico e tirrenico e le principali trasversali. «Si tratta di opere decisive e imprescindibili - evidenziano i Alessio e Di Mare - per contribuire alla crescita del Sud in un disegno di rafforzamento della coesione e di rilancio dell' economia nazionale. In questo quadro, la realizzazione dell' attraversamento stabile dello Stretto di Messina diventa una scelta coerente e funzionale ad un disegno di grande impatto e valenza strategica. I porti di Augusta e Gioia Tauro - continuano - possono avviare una politica di cooperazione su specifiche attività per creare sinergie e realizzare un vero e proprio sistema portuale di quarta generazione. Il sistema così realizzato (attraverso un processo forte di digitalizzazione che sfoci in un Port Community System) diverrebbe il primo sistema portuale per traffico merci d' Italia capace di puntare alle due parole chiave del Pnrr: digital e green». Per Alessio e Di Mare, non può passare inosservato che le risorse europee sono state distribuite tra gli Stati in base a tre indicatori principali: la popolazione residente, il livello di Pil pro-capite, la crescita della disoccupazione.

«In base a questi tre parametri - spiegano - il Sud e le sue regioni più estreme, Sicilia e Calabria, devono essere destinatarie di quote rilevanti. Il sistema nazionale della portualità - rimarkano - non può essere concepito solo tra i porti, seppure importanti, di Genova e Trieste, bensì attraverso una visione strategica e futuristica della portualità dove il Sud, con i porti di Gioia Tauro e Augusta, baricentrici nel Mediterraneo, può dare grande impulso innovativo e competitivo per il rilancio dell' intero sistema portuale nazionale ed europeo, così come ampiamente sostenuto e documentato dalle sei Università calabresi e siciliane. Ci sembra insostenibile - concludono - pensare a una proposta di Recovery Plan senza un preciso "obiettivo Sud" e le opere infrastrutturali necessarie: sarebbe priva di respiro strategico e di una lungimirante proiezione per il futuro dell' Italia».

Una lettera destinata a Draghi per rivendicare centralità nelle scelte per il futuro.



PORTI I sindaci calabresi e siciliani puntano a una portualità di quarta generazione

## Nasce l'asse Gioia Tauro -Augusta

*La proposta è di sfruttare l'opportunità Recovery Fund per connettere le infrastrutture*

**GIOIA TAURO** - Sfruttare l'occasione offerta dal Recovery Fund per creare un sistema portuale di "quarta generazione" che contribuisca al recupero del gap del Sud Italia con il resto del Paese. A lanciare la proposta sono il sindaco di **Gioia Tauro**, Aldo Alessio, e il suo omologo di Augusta, in provincia di Siracusa, Giuseppe Di Mare. Entrambi hanno aderito all'iniziativa promossa dall'ex governatore Mario Oliverio, sposata anche da altri sindaci calabresi e siciliani, sull'importanza di sfruttare al massimo i fondi del Recovery Fund.

Come fare, lo spiegano i due primi cittadini che annunciano di volere investire della questione i massimi vertici istituzionali italiani, dal premier Draghi ai ministri di Economia, In- Indisp frastrutture e Coesione Terri- investir toriale: «Il dibattito sulla proposta di Recovery Plan (Pnrr) da presentare alla UE entro il prossimo 30 aprile - sosten gono i due primi cittadini non può non tener conto di alcuni punti per noi fondamentali: il prolungamento dell' Alta Velocità ferroviaria (a 300 km/h) sulla Salerno / Reggio Calabria e quindi sulla Messina /Catania / Il porto di **Gioia Tauro** Siracusa / Palermo; le grandi infrastrutture portuali del Sud **Gioia Tauro**, primo porto container italiano, Augusta secondo porto industriale italiano e tutti gli altri porti commerciali nazionali localizzati nelle Regioni del Mezzogiorno; i grandi sistemi autostradali jonico e tirrenico e le principali trasversali.

Si tratta di opere decisive ed imprescindibili per contribuire alla crescita del Sud in un disegno di rafforzamento della coesione e di rilancio dell' economia nazionale. In questo quadro la realizzazione dell' attraversamento stabile dello Stretto di Messina diventa una scelta coerente e funzionale ad un disegno di grande impatto e valenza strategica. I porti di Augusta e **Gioia Tauro** possono avviare una politica di cooperazione su specifiche attività per creare sinergie e realizzare un vero e proprio sistema portuale di quarta generazione. Il sistema così realizzato (attraverso un processo forte di digitalizzazione che sfoci in un Port Community System) diverrebbe - secondo Alessio e Di Mare - il primo sistema portuale per traffico merci d' Italia capace di puntare alle due parole chiave del Pnrr: digital e green».

Secondo i due sindaci «Non può passare inosservato che le risorse europee sono state distribuite tra gli Stati in base a tre indicatori principi la popolazione residente, il livello di PIL procapite, la crescita della disoccupazione. In base a questi tre parametri il Sud e le sue regioni più estreme, Sicilia e Calabria, devono essere destinatarie di quote rilevanti del fondo in quanto, purtroppo, come prima sinteticamente visto, primeggiano in Italia e in Europa per basso Pil e per disoccupazione e, cosa ancor più grave, in rischio povertà all' interno di un' Europa del benessere. Il sistema nazionale della portualità non può essere concepito solo tra i porti, seppure importanti, di Genova e Trieste e a sostegno dei quali il precedente Governo il 12 Gennaio 2021 ha previsto un finanziamento di 500 milioni di euro per il porto di Genova e 388 milioni di euro per il porto di Trieste, ma bensì attraverso una visione strategica e futuristica della portualità dove il Sud, con i porti di **Gioia Tauro** e Augusta, baricentrici nel Mediterraneo, può dare grande impulso innovativo e competitivo per il rilancio dell' intero sistema portuale nazionale ed europeo, così come ampiamente sostenuto e documentato dalle sei università calabresi e siciliane».





## Approdo Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### Autorità Portuale Gioia Tauro, Andrea Agostinelli risponde alla Camera di Commercio di Crotone

redazione

L' **Autorità Portuale** di **Gioia Tauro** non può essere portatrice di interessi di parte. Il Commissario straordinario **Andrea Agostinelli** chiarisce, a chiare lettere, la posizione dell' Ente da lui guidato che è oggetto, ultimamente e non a caso, di attacchi mediatici e interpellanze parlamentari espressioni di interessi privatistici discosti da quelli della collettività. E' bene chiarire - continua **Agostinelli** - che, in ossequio a quanto stabilito dalla legge, l' **Autorità portuale** è tenuta a definire e a perseguire strategie mirate esclusivamente allo sviluppo dei porti di propria competenza. Spiace dover constatare che, nel perseguire tali determinazioni, si registri un continuo attacco da parte di una non ben identificata parte di operatori portuali di Crotone, rappresentati dalla Camera di Commercio di Crotone, avente ad oggetto in primis la variante al piano regolatore **portuale**. L' **Autorità portuale**, contrariamente a quanto sostenuto dall' Ente Camerale che, si rammenta, è un soggetto rappresentativo di interessi 'di parte', sin dal 2012 ha avviato le procedure per la realizzazione del nuovo piano regolatore **portuale**. La riforma nazionale della portualità, risalente al 2016, mai concretamente attuata in Calabria nonostante i miei ripetuti solleciti, - aggiunge **Agostinelli** - ha purtroppo interrotto questo iter. Di certo l' Amministrazione non è rimasta inattiva, anzi, in collaborazione con l' Ente Camerale (che dimostra scarsa memoria in questa ed in altre occasioni) ha cofinanziato la stesura di un Master Plan che ha individuato gli obiettivi programmatici da trasfondere nel prossimo PRP. Proprio lo scorso 5 marzo, nel corso di una riunione dedicata alla presenza dell' Amministrazione comunale, dell' **Autorità** marittima e della Camera di Commercio, l' **Autorità** ha presentato una variante localizzata all' attuale PRP, unica soluzione consentita a legislazione vigente, che tiene conto e valorizza gli obiettivi del Master Plan. Non si comprende - continua **Agostinelli** - perché, assurdamente, oggi questa variante divenga oggetto di preconcetta contestazione, nel silenzio assordante di una parte della politica che - se da un lato - ha esercitato importati pressioni per la realizzazione della variante e per la determinazione di assetti gestionali all' interno del porto, a fronte di queste rivendicazioni, resta in parte incomprensibilmente silente ed in parte sottoscrive interpellanze parlamentari critiche verso l' operato dell' **Autorità Portuale**, ancor più incomprensibili perché provenienti da chi, pur invitato, mai ha partecipato alle riunioni operative. Si assiste così ad uno stillicidio di attacchi a mezzo stampa che, nel maldestro tentativo di ostacolare la legittima e lineare attività amministrativa dell' Ente, minano l' azione di ripristino della legalità all' interno del porto. Non lo permetteremo! Se ancora non dovesse essere chiaro - ribadisce il Commissario straordinario - mi preme ulteriormente chiarire che l' **Autorità portuale** opera con attenzione nell' interesse esclusivo del territorio e non di altri. A testimonianza di questo percorso basti pensare alla prossima inaugurazione del terminal crocieristico, simbolo del cambiamento di rotta rispetto ad uno sfruttamento del porto che nel passato che ha prodotto soltanto inquinamento e scempio paesaggistico ambientale. E ancora, basti pensare alla prossima demolizione di un manufatto che presenta elementi di amianto, procedura questa particolarmente complessa attuata nel rispetto di tutte le disposizioni normative per lo smaltimento di tutte le parti cancerogene. Ed ancora allo smantellamento della gru che insiste nello scalo da oltre 40 anni (nel silenzio di tutti!) ma che, solo negli ultimi anni, ha visto avviare le procedure di legge per il relativo smantellamento. Per ultimo, nel termine di cinquanta



giorni dalla riunione dello scorso 5 marzo presenteremo a tutto il cluster portuale

---



## Approdo Calabria

### Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi

---

ed ai cittadini crotonesi la bozza definitiva di variante localizzata allo strumento urbanistico **portuale**. Conclude infine il commissario: La questione dei tempi di commissariamento dell' **Autorità Portuale** di **Gioia Tauro** esulano, com' è ovvio, dalle competenze di chi oggi gestisce l' Ente ed è lasciata alle valutazioni dei competenti organi istituzionali. E' pertanto fuor di luogo ogni considerazione, demagogica e strumentale, portata avanti sull' argomento al solo fine di corroborare argomentazioni che sono e restano egoisticamente staccate dalle esigenze del territorio.

## AP Gioia Tauro: Agostinelli, Autorità non può essere portatrice di interessi di parte

(FERPRESS) Gioia Tauro, 26 MAR L'Autorità Portuale di Gioia Tauro non può essere portatrice di interessi di parte. Il Commissario straordinario Andrea Agostinelli chiarisce, a chiare lettere, la posizione dell'Ente da lui guidato che è oggetto, ultimamente e non a caso, di attacchi mediatici e interpellanze parlamentari espressioni di interessi privatistici discosti da quelli della collettività. E' bene chiarire continua Agostinelli che, in ossequio a quanto stabilito dalla legge, l'Autorità portuale è tenuta a definire e a perseguire strategie mirate esclusivamente allo sviluppo dei porti di propria competenza. Spiace dover constatare che, nel perseguire tali determinazioni, si registri un continuo attacco da parte di una non ben identificata parte di operatori portuali di Crotona, rappresentati dalla Camera di Commercio di Crotona, avente ad oggetto in primis la variante al piano regolatore portuale. L'Autorità portuale, contrariamente a quanto sostenuto dall'Ente Camerale che, si rammenta, è un soggetto rappresentativo di interessi di parte, sin dal 2012 ha avviato le procedure per la realizzazione del nuovo piano regolatore portuale. La riforma nazionale della portualità, risalente al 2016, mai concretamente attuata in Calabria nonostante i miei ripetuti solleciti, aggiunge Agostinelli ha purtroppo interrotto questo iter. Di certo l'Amministrazione non è rimasta inattiva, anzi, in collaborazione con l'Ente Camerale (che dimostra scarsa memoria in questa ed in altre occasioni) ha cofinanziato la stesura di un Master Plan che ha individuato gli obiettivi programmatici da trasfondere nel prossimo PRP. Proprio lo scorso 5 marzo, nel corso di una riunione dedicata alla presenza dell'Amministrazione comunale, dell'Autorità marittima e della Camera di Commercio, l'Autorità ha presentato una variante localizzata all'attuale PRP, unica soluzione consentita a legislazione vigente, che tiene conto e valorizza gli obiettivi del Master Plan. Non si comprende continua Agostinelli perché, assurdamente, oggi questa variante divenga oggetto di preconcetta contestazione, nel silenzio assordante di una parte della politica che se da un lato ha esercitato importati pressioni per la realizzazione della variante e per la determinazione di assetti gestionali all'interno del porto, a fronte di queste rivendicazioni, resta in parte incomprensibilmente silente ed in parte sottoscrive interpellanze parlamentari critiche verso l'operato dell'Autorità Portuale, ancor più incomprensibili perché provenienti da chi, pur invitato, mai ha partecipato alle riunioni operative. Si assiste così ad uno stillicidio di attacchi a mezzo stampa che, nel maldestro tentativo di ostacolare la legittima e lineare attività amministrativa dell'Ente, minano l'azione di ripristino della legalità all'interno del porto. Non lo permetteremo! Se ancora non dovesse essere chiaro ribadisce il Commissario straordinario mi preme ulteriormente chiarire che l'Autorità portuale opera con attenzione nell'interesse esclusivo del territorio e non di altri. A testimonianza di questo percorso basti pensare alla prossima inaugurazione del terminal crocieristico, simbolo del cambiamento di rotta rispetto ad uno sfruttamento del porto che nel passato che ha prodotto soltanto inquinamento e scempio paesaggistico ambientale. E ancora, basti pensare alla prossima demolizione di un manufatto che presenta elementi di amianto, procedura questa particolarmente complessa attuata nel rispetto di tutte le disposizioni normative per lo smaltimento di tutte le parti cancerogene. Ed ancora allo smantellamento della gru che insiste nello scalo da oltre 40 anni (nel silenzio di tutti!) ma che, solo negli ultimi anni, ha visto avviare le procedure di legge per il relativo smantellamento. Per ultimo, nel termine di cinquanta giorni dalla riunione dello scorso 5 marzo presenteremo a tutto il cluster portuale ed ai cittadini crotonesi la bozza definitiva di variante localizzata allo strumento urbanistico portuale.





## FerPress

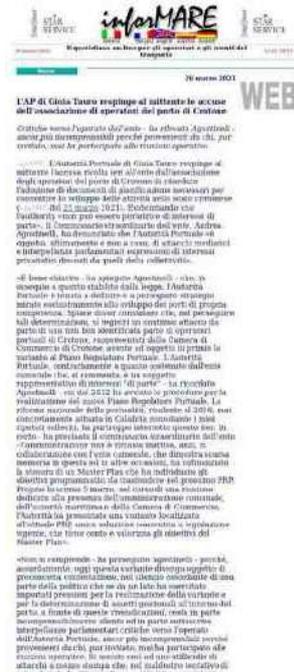
### Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

Conclude infine il commissario: La questione dei tempi di commissariamento dell'**Autorità Portuale di Gioia Tauro** esulano, com'è ovvio, dalle competenze di chi oggi gestisce l'Ente ed è lasciata alle valutazioni dei competenti organi istituzionali. E' pertanto fuor di luogo ogni considerazione, demagogica e strumentale, portata avanti sull'argomento al solo fine di corroborare argomentazioni che sono e restano egoisticamente staccate dalle esigenze del territorio.

## L' AP di Gioia Tauro respinge al mittente le accuse dell' associazione di operatori del porto di Crotone

Critiche verso l' operato dell' ente - ha rilevato Agostinelli - ancor più incomprensibili perché provenienti da chi, pur invitato, mai ha partecipato alle riunioni operative L' Autorità Portuale di Gioia Tauro respinge al mittente l' accusa rivolta ieri all' ente dall' associazione degli operatori del **porto** di **Crotone** di ritardare l' adozione di documenti di pianificazione necessari per consentire lo sviluppo delle attività nello scalo crotonese ( del 25 marzo 2021). Evidenziando che l' authority «non può essere portatrice di interessi di parte», il Commissario straordinario dell' ente, Andrea Agostinelli, ha denunciato che l' Autorità Portuale «è oggetto, ultimamente e non a caso, di attacchi mediatici e interpellanze parlamentari espressioni di interessi privatistici discosti da quelli della collettività». «È bene chiarire - ha spiegato Agostinelli - che, in ossequio a quanto stabilito dalla legge, l' Autorità Portuale è tenuta a definire e a perseguire strategie mirate esclusivamente allo sviluppo dei porti di propria competenza. Spiace dover constatare che, nel perseguire tali determinazioni, si registri un continuo attacco da parte di una non ben identificata parte di operatori portuali di **Crotone**, rappresentati dalla Camera di Commercio di **Crotone**, avente ad oggetto in primis la variante al Piano Regolatore Portuale. L' Autorità Portuale, contrariamente a quanto sostenuto dall' ente camerale che, si rammenta, è un soggetto rappresentativo di interessi "di parte" - ha ricordato Agostinelli - sin dal 2012 ha avviato le procedure per la realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. La riforma nazionale della portualità, risalente al 2016, mai concretamente attuata in Calabria nonostante i miei ripetuti solleciti, ha purtroppo interrotto questo iter. Di certo - ha precisato il commissario straordinario dell' ente - l' amministrazione non è rimasta inattiva, anzi, in collaborazione con l' ente camerale, che dimostra scarsa memoria in questa ed in altre occasioni, ha cofinanziato la stesura di un Master Plan che ha individuato gli obiettivi programmatici da trasfondere nel prossimo PRP. Proprio lo scorso 5 marzo, nel corso di una riunione dedicata alla presenza dell' amministrazione comunale, dell' autorità marittima e della Camera di Commercio, l' Autorità ha presentato una variante localizzata all' attuale PRP, unica soluzione consentita a legislazione vigente, che tiene conto e valorizza gli obiettivi del Master Plan». «Non si comprende - ha proseguito Agostinelli - perché, assurdamente, oggi questa variante divenga oggetto di preconcetta contestazione, nel silenzio assordante di una parte della politica che se da un lato ha esercitato importati pressioni per la realizzazione della variante e per la determinazione di assetti gestionali all' interno del **porto**, a fronte di queste rivendicazioni, resta in parte incomprensibilmente silente ed in parte sottoscrive interpellanze parlamentari critiche verso l' operato dell' Autorità Portuale, ancor più incomprensibili perché provenienti da chi, pur invitato, mai ha partecipato alle riunioni operative. Si assiste così ad uno stillicidio di attacchi a mezzo stampa che, nel maldestro tentativo di ostacolare la legittima e lineare attività amministrativa dell' ente, minano l' azione di ripristino della legalità all' interno del **porto**. Non lo permetteremo!». «Se ancora non dovesse essere chiaro - ha sottolineato ancora Agostinelli - mi preme ulteriormente chiarire che l' Autorità Portuale opera con attenzione nell' interesse esclusivo del territorio e non di altri. A testimonianza di questo percorso basti pensare alla prossima inaugurazione del terminal crocieristico, simbolo del cambiamento di rotta rispetto ad uno sfruttamento del **porto** che nel passato ha prodotto soltanto inquinamento e scempio paesaggistico ambientale. E ancora, basti pensare alla prossima demolizione di un manufatto che presenta



elementi di amianto, procedura questa particolarmente complessa attuata nel rispetto di tutte le disposizioni normative per lo smaltimento di tutte le parti cancerogene. Ed ancora



## Informare

### Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi

---

allo smantellamento della gru che insiste nello scalo da oltre 40 anni - nel silenzio di tutti! - ma che, solo negli ultimi anni, ha visto avviare le procedure di legge per il relativo smantellamento. Per ultimo, nel termine di cinquanta giorni dalla riunione dello scorso 5 marzo presenteremo a tutto il cluster portuale ed ai cittadini crotonesi la bozza definitiva di variante localizzata allo strumento urbanistico portuale». «La questione dei tempi di commissariamento dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro - ha specificato infine Agostinelli - esulano, com' è ovvio, dalle competenze di chi oggi gestisce l' ente ed è lasciata alle valutazioni dei competenti organi istituzionali. È pertanto fuor di luogo ogni considerazione, demagogica e strumentale, portata avanti sull' argomento al solo fine di corroborare argomentazioni che sono e restano egoisticamente staccate dalle esigenze del territorio».

## Agostinelli: no ad interessi di parte

*L'Authority mira esclusivamente allo sviluppo dei porti*

Redazione

GIOIA TAURO L'Authority portuale di Gioia Tauro non può essere portatrice di interessi di parte. Il Commissario straordinario Andrea Agostinelli chiarisce, a chiare lettere, la posizione dell'Ente da lui guidato che è oggetto, ultimamente e non a caso, di attacchi mediatici e interpellanze parlamentari espressioni di interessi privatistici discosti da quelli della collettività. E' bene chiarire continua Agostinelli che, in ossequio a quanto stabilito dalla legge, l'Authority portuale è tenuta a definire e a perseguire strategie mirate esclusivamente allo sviluppo dei porti di propria competenza. Spiace dover constatare che, nel perseguire tali determinazioni, si registri un continuo attacco da parte di una non ben identificata parte di operatori portuali di Crotone, rappresentati dalla Camera di Commercio di Crotone, avente ad oggetto in primis la variante al Piano regolatore portuale. L'Authority portuale, contrariamente a quanto sostenuto dall'Ente camerale che, si rammenta, è un soggetto rappresentativo di interessi di parte, sin dal 2012 ha avviato le procedure per la realizzazione del nuovo Piano regolatore portuale. La riforma nazionale della portualità, risalente al 2016, mai concretamente attuata in Calabria nonostante i miei ripetuti solleciti, aggiunge il Commissario straordinario ha purtroppo interrotto questo iter. Di certo l'Amministrazione non è rimasta inattiva, anzi, in collaborazione con l'Ente camerale (che dimostra scarsa memoria in questa ed in altre occasioni) ha cofinanziato la stesura di un Master Plan che ha individuato gli obiettivi programmatici da trasfondere nel prossimo Prp. Proprio lo scorso 5 Marzo, nel corso di una riunione dedicata alla presenza dell'Amministrazione comunale, dell'Authority marittima e della Camera di Commercio, l'Authority ha presentato una variante localizzata all'attuale Prp, unica soluzione consentita a legislazione vigente, che tiene conto e valorizza gli obiettivi del Master Plan. Non si comprende continua Agostinelli perché, assurdamente, oggi questa variante divenga oggetto di preconcetta contestazione, nel silenzio assordante di una parte della politica che se da un lato ha esercitato importati pressioni per la realizzazione della variante e per la determinazione di assetti gestionali all'interno del porto, a fronte di queste rivendicazioni, resta in parte incomprensibilmente silente ed in parte sottoscrive interpellanze parlamentari critiche verso l'operato dell'Authority Portuale, ancor più incomprensibili perché provenienti da chi, pur invitato, mai ha partecipato alle riunioni operative. Si assiste così ad uno stillicidio di attacchi a mezzo stampa che, nel maldestro tentativo di ostacolare la legittima e lineare attività amministrativa dell'Ente, minano l'azione di ripristino della legalità all'interno del porto. Non lo permetteremo! Se ancora non dovesse essere chiaro ribadisce il Commissario straordinario mi preme ulteriormente chiarire che l'Authority portuale opera con attenzione nell'interesse esclusivo del territorio e non di altri. A testimonianza di questo percorso basti pensare alla prossima inaugurazione del terminal crocieristico, simbolo del cambiamento di rotta rispetto ad uno sfruttamento del porto che nel passato che ha prodotto soltanto inquinamento e scempio paesaggistico ambientale. E ancora, basti pensare alla prossima demolizione di un manufatto che presenta elementi di amianto, procedura questa particolarmente complessa attuata nel rispetto di tutte le disposizioni normative per lo smaltimento di tutte le parti cancerogene. Ed ancora allo smantellamento della gru che insiste nello scalo da oltre 40 anni (nel silenzio di tutti!) ma che, solo negli ultimi anni, ha



visto avviare le procedure di legge per il relativo smantellamento. Per ultimo, nel termine di cinquanta giorni dalla riunione dello scorso 5 Marzo presenteremo a tutto il cluster portuale ed ai cittadini crotonesi la bozza definitiva di variante localizzata allo strumento urbanistico portuale. Conclude infine il commissario: La questione dei tempi di commissariamento dell'Autorità portuale di Gioia Tauro



## Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi

---

esulano, com'è ovvio, dalle competenze di chi oggi gestisce l'Ente ed è lasciata alle valutazioni dei competenti organi istituzionali. E' pertanto fuor di luogo ogni considerazione, demagogica e strumentale, portata avanti sull'argomento al solo fine di corroborare argomentazioni che sono e restano egoisticamente staccate dalle esigenze del territorio.

### Porto di Crotonese. Agostinelli: L' Autorità Portuale di Gioia Tauro non può essere portatrice di interessi di parte

Redazione ReggioTV

Il Commissario straordinario **Andrea Agostinelli** chiarisce, a chiare lettere, la posizione dell' Ente da lui guidato che è oggetto, ultimamente e non a caso, di attacchi mediatici e interpellanze parlamentari espressioni di interessi privatistici discosti da quelli della collettività. E' bene chiarire - continua **Agostinelli** - che, in ossequio a quanto stabilito dalla legge, l' **Autorità portuale** è tenuta a definire e a perseguire strategie mirate esclusivamente allo sviluppo dei porti di propria competenza. Spiace dover constatare che, nel perseguire tali determinazioni, si registri un continuo attacco da parte di una non ben identificata parte di operatori portuali di Crotonese, rappresentati dalla Camera di Commercio di Crotonese, avente ad oggetto in primis la variante al piano regolatore **portuale** . L' **Autorità portuale**, contrariamente a quanto sostenuto dall' Ente Camerale che, si rammenta, è un soggetto rappresentativo di interessi "di parte", sin dal 2012 ha avviato le procedure per la realizzazione del nuovo piano regolatore **portuale**. La riforma nazionale della portualità, risalente al 2016, mai concretamente attuata in Calabria nonostante i miei ripetuti solleciti , - aggiunge **Agostinelli** - ha purtroppo interrotto questo iter . Di certo l' Amministrazione non è rimasta inattiva, anzi, in collaborazione con l' Ente Camerale (che dimostra scarsa memoria in questa ed in altre occasioni) ha cofinanziato la stesura di un Master Plan che ha individuato gli obiettivi programmatici da trasferire nel prossimo PRP. Proprio lo scorso 5 marzo, nel corso di una riunione dedicata alla presenza dell' Amministrazione comunale, dell' **Autorità** marittima e della Camera di Commercio, l' **Autorità** ha presentato una variante localizzata all' attuale PRP, unica soluzione consentita a legislazione vigente, che tiene conto e valorizza gli obiettivi del Master Plan . Non si comprende - continua **Agostinelli** - perché, assurdamente, oggi questa variante divenga oggetto di preconcetta contestazione, nel silenzio assordante di una parte della politica che - se da un lato - ha esercitato importati pressioni per la realizzazione della variante e per la determinazione di assetti gestionali all' interno del porto, a fronte di queste rivendicazioni, resta in parte incomprensibilmente silente ed in parte sottoscrive interpellanze parlamentari critiche verso l' operato dell' **Autorità Portuale**, ancor più incomprensibili perché provenienti da chi, pur invitato, mai ha partecipato alle riunioni operative . Si assiste così ad uno stillicidio di attacchi a mezzo stampa che, nel maldestro tentativo di ostacolare la legittima e lineare attività amministrativa dell' Ente, minano l' azione di ripristino della legalità all' interno del porto. Non lo permetteremo! Se ancora non dovesse essere chiaro - ribadisce il Commissario straordinario - mi preme ulteriormente chiarire che l' **Autorità portuale** opera con attenzione nell' interesse esclusivo del territorio e non di altri. A testimonianza di questo percorso basti pensare alla prossima inaugurazione del terminal crocieristico, simbolo del cambiamento di rotta rispetto ad uno sfruttamento del porto che nel passato ha prodotto soltanto inquinamento e scempio paesaggistico ambientale. E ancora, basti pensare alla prossima demolizione di un manufatto che presenta elementi di amianto, procedura questa particolarmente complessa attuata nel rispetto di tutte le disposizioni normative per lo smaltimento di tutte le parti cancerogene. Ed ancora allo smantellamento della gru che insiste nello scalo da oltre 40 anni (nel silenzio di tutti!) ma che, solo negli ultimi anni, ha visto avviare le procedure di legge per il relativo smantellamento. Per ultimo, nel termine di cinquanta giorni dalla riunione dello scorso 5 marzo presenteremo a tutto il cluster **portuale** ed ai cittadini crotonesi



la bozza definitiva di variante localizzata allo strumento urbanistico **portuale**. Conclude infine il commissario: La questione dei tempi di commissariamento dell' **Autorità Portuale**

---



## Reggio Tv

### Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

di **Gioia Tauro** esulano, com' è ovvio, dalle competenze di chi oggi gestisce l' Ente ed è lasciata alle valutazioni dei competenti organi istituzionali. E' pertanto fuor di luogo ogni considerazione, demagogica e strumentale, portata avanti sull' argomento al solo fine di corroborare argomentazioni che sono e restano egoisticamente staccate dalle esigenze del territorio . 26-03-2021 14:31.

## Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### Agostinelli replica ai rilievi degli operatori crotonesi: Espressione di interessi privatistici

Parla di attacchi mediatici e interpellanze parlamentari che sono espressioni di interessi privatistici discosti da quelli della collettività la nota con cui l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha voluto replicare alla presa di posizione degli Operatori Marittimi e Portuali di Crotone, che si sono schierati contro il rinvio dell'affidamento dell'incarico per la redazione della variante al Piano Regolatore Portuale PRP. Il Commissario Straordinario dell'ente Andrea Agostinelli, che in particolare ha descritto i rilievi dell'associazione come un attacco da parte di una non ben identificata parte di operatori portuali di Crotone, rappresentati dalla Camera di Commercio di Crotone, nel documento ha fornito la sua rappresentazione della vicenda, evidenziando innanzitutto come l'autorità portuale avesse avviato sin dal 2012 le procedure per la realizzazione del nuovo Prp, un iter interrotto dalla riforma nazionale della portualità, risalente al 2016, mai concretamente attuata in Calabria nonostante i miei ripetuti solleciti. Nella riunione dello scorso 5 marzo, alla presenza dell'Amministrazione comunale, dell'Autorità marittima e della Camera di Commercio, l'autorità ricostruisce ancora ha presentato una variante localizzata all'attuale PRP, unica soluzione consentita a legislazione vigente, che tiene conto e valorizza gli obiettivi del Master Plan. Successivamente, nel termine di cinquanta giorni dalla riunione dello scorso 5 marzo presenteremo a tutto il cluster portuale ed ai cittadini crotonesi la bozza definitiva di variante localizzata allo strumento urbanistico portuale ha aggiunto. Con queste premesse, il numero uno dello scalo spiega di non capire perché, assurdamente, oggi questa variante divenga oggetto di preconcetta contestazione, nel silenzio assordante di una parte della politica che se da un lato ha esercitato importati pressioni per la realizzazione della variante e per la determinazione di assetti gestionali all'interno del porto, a fronte di queste rivendicazioni, resta in parte incomprensibilmente silente ed in parte sottoscrive interpellanze parlamentari critiche verso l'operato dell'Autorità Portuale, ancor più incomprensibili perché provenienti da chi, pur invitato, mai ha partecipato alle riunioni operative. Nella nota Agostinelli ha replicato anche alle accuse di immobilismo a carico della port authority, evidenziando come questa in collaborazione con l'Ente Camerale (che dimostra scarsa memoria in questa ed in altre occasioni) ha cofinanziato la stesura di un Master Plan (il cofinanziamento per la verità è ricordato nella stessa nota degli Operatori Marittimi e portali di Crotone, ndr). Ultima replica è sui tempi di commissariamento dello scalo. Secondo Agostinelli questi esulano dalle competenze di chi oggi gestisce l'ente e quindi ogni considerazione al riguardo è demagogica e strumentale.



## Shipping Italy

Gioia Tauro Crotonese Corigliano Palmi

### Inaccettabile il nuovo rinvio per la variante al Prp del porto di Crotonese

Forte rammarico, disappunto e anche il pensiero di volgere le spalle al Tirreno e abbracciarsi al Mar Ionio sono stati espressi dall'associazione Operatori Portuali e Marittimi di Crotonese per l'ennesimo rinvio legato all'affidamento dell'incarico per la redazione della variante al Piano Regolatore Portuale PRP dello scalo, avvenuto nonostante la presentazione ed approvazione del Masterplan del 2019 e il via libera da parte del Ministero. Secondo quanto ricostruito dagli stessi operatori, in una recente riunione che si è svolta presso la Capitaneria di Porto di Crotonese, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, tramite il commissario straordinario, avrebbe infatti espresso la volontà di far ripartire l'iter progettuale per poi procedere dopo 70 giorni a una nuova presentazione di proposte. Una scelta, secondo 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 Crotonese. La nota degli operatori crotonesi inserisce questa decisione in un generale contesto di disattenzione per lo scalo da parte delle istituzioni, ricordando come siano trascorsi circa 15 anni dall'ingresso del Porto di Crotonese nell'ambito dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, mai diventata Autorità portuale della Calabria, e 5 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 A.P. di Gioia Tauro. L'associazione lamenta inoltre una situazione di immobilismo gestionale e dirigenziale visibile anche nell'assenza nella città di Crotonese una sede periferica dell'autorità portuale dotata di personale e dirigenti. Situazione a cui aveva posto rimedio la costituzione, su impulso della Camera di Commercio della città, della Consulta Marittima, che aveva dato il via a un processo culminato proprio nella redazione congiunta e condivisa del Masterplan portuale, base stessa per la tanto attesa variante al Prp. La redazione, ricorda ancora la nota, era stata cofinanziata dalla Cciao e dalla stessa Autorità Portuale di Gioia Tauro, vi si era arrivati dopo oltre 9 anni di riunioni, conferenze, pareri, studi e approfondite analisi ingegneristiche, e aveva portato gli operatori portuali di Crotonese e gli enti alla convinzione 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 Crotonese. Per queste ragioni gli operatori ritengono inaccettabile il rinvio e concludono la nota ribadendo l'intenzione di esprimere con forza, a tutti i livelli istituzionali, ai portavoce politici e agli enti, la propria contrarietà a questa azione che lede gli interessi di Crotonese.



## L'Unione Sarda

Cagliari

Molo Rinascita. L' intervento programmato tra le 13 e le 15

### Silos, si accelera sulla demolizione: la terza esplosione anticipata a oggi

È stata anticipata a questa mattina la terza esplosione per l' abbattimento dei silos del molo Rinascita prevista per giovedì. Una decisione presa ieri dalla commissione tecnica dopo un confronto tra l' **Autorità di sistema** portuale e il Consorzio Pangea vincitore dell' appalto per la demolizione dell' impianto e la riqualificazione delle aree circostanti la banchina di Riva di Ponente. L' ultima esplosione ha avuto conseguenze anche sul resto della struttura, rendendo necessario operare più rapidamente e non attendere oltre.

L' orario previsto per la deflagrazione è compreso tra le 13 e le 15. Questa mattina i tecnici della società specializzata "Deton srl" sistemano le cariche che faranno crollare al suolo altre due file di silos, dopo l' intervento a suo di esplosivo di giovedì scorso e dell' altra settimana che aveva interessato prima la torre che ospitava gli impianti di sollevamento del grano e poi la primi cilindri di cemento alti quasi cinquanta metri.

L' impianto È nella loro pancia , che tra gli anni Settanta e gli anni Duemila, venivano custoditi i cereali del Consorzio agricolo della Provincia di Cagliari in arrivo in città o destinati all' esportazione. Almeno fino al 2011, quando la parete di un silo cedette riversando sulla banchina e in mare tonnellate di graniglia. Da allora i vigili del fuoco classificarono l' impianto del porto inagibile. (a.pi.)



## Recovery, scommessa smart road I progetti dei professori per il Sud

*Si punta all'interconnessione tra i veicoli che percorrono le arterie La Regione annuncia il via ad un progetto-pilota a Villa San Giovanni*

Sergio PelaiaCatanzaro Nelle ultime versioni del Pnrr c'è «qualche accenno» alle smart road, ma è ancora molto poco secondo i docenti universitari calabresi e siciliani di Strade e Trasporti che già da tempo lavorano per fornire proposte documentate e fattibili sui tre interventi (strade, ferrovie e porti) che «non possono mancare» nel Recovery Plan.

Riguardo alle strade "intelligenti", cioè dotate delle tecnologie che consentono l'interconnessione tra i veicoli che le percorrono, i prof hanno formulato una proposta che, nell'ambito del Next Generation Eu che assegna all'Italia oltre 200 miliardi, ha un costo stimato di 300 milioni di euro.

Progetto sperimentale a **Villa** Intanto però la Regione Calabria fa da sé e dà il via ai lavori della smart road nel tratto compreso tra lo svincolo di **Villa San Giovanni** e gli imbarchi per la Sicilia. Lo ha annunciato l'assessore regionale alle Infrastrutture Domenica Catalfamo proprio durante il webinar organizzato ieri dai docenti universitari del settore. «Il progetto - ha spiegato Catalfamo - verrà realizzato da Anas per un importo di 2,5 milioni di euro, finanziato per 2 milioni dalla Regione con fondi Pac 2014-2020 e per 500mila dalla Commissione europea nell'ambito dei fondi Cef (Connecting Europe facility)». Saranno installate «delle postazioni polifunzionali e delle tecnologie di connettività, di sorveglianza e controllo lungo le rampe di accesso verso l'area imbarchi di **Villa San Giovanni**, trasformando l'infrastruttura stradale in una vera e propria infrastruttura digitale». Si realizzerà «il monitoraggio in real time anche per la valutazione delle code in accesso all'imbarco per la Sicilia nel **porto di Villa San Giovanni**» e gli utenti «potranno già fruire dell'incremento degli standard di servizio e di sicurezza dalla fine del prossimo mese di luglio».

Le proposte dei professori I prof dal canto loro propongono la realizzazione di smart road di tipo 1 nel Mezzogiorno, con gli utenti che non diventerebbero soltanto fruitori ma sarebbero a loro volta fornitori di informazioni tramite la comunicazione tra veicoli e veicoli-infrastruttura.

L'obiettivo è anticipare la tempistica già prevista nel relativo decreto ministeriale che prevede entro il 2030 l'implementazione delle nuove tecnologie in tutte le infrastrutture viarie di nuova realizzazione e anche in quelle già esistenti che siano oggetto di potenziamento e di interventi di innovazione.

«La realizzazione della smart road - spiegano i docenti universitari - consentirà di ampliare, per mezzo della tecnologia C-Its, le prestazioni dell'infrastruttura stradale in termini di capacità di esercizio, sicurezza, resilienza ad eventi eccezionali e rappresenterà l'opportunità per abilitare nuove prestazioni e servizi nell'ambito dell'Internet of Things (IoT), Open e big Data». Il Pnrr occasione per il Sud L'attuale intervento previsto nel Recovery Plan si prefigura come "manutenzione stradale 4.0" (la messa in sicurezza di strade, ponti e viadotti con una forte componente di ammodernamento tecnologico) e ad esso sono destinati 1,6 miliardi di cui 1,15 per A24/A25 e 45 milioni per altre strade Anas.

Le proposte elaborate dai prof calabresi e siciliani sulle smart road del Sud riguardano invece l'introduzione dei veicoli a guida automatica, la gestione dinamica della corsia di emergenza nei tronchi autostradali ad elevata congestione, l'integrazione dei servizi portuali, il futuro della mobilità elettrica sostenibile e le "Green island"



autostradali, l' adeguamento per i veicoli tradizionali con sistemi innovativi di tipo "light", le applicazioni per la sicurezza delle gallerie autostradali, il ruolo delle smart roads nella transizione ecologica, lo "smart monitoring" di ponti e viadotti autostradali.



## **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)**

**Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni**

---

Prima rigaseconda riga Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi.

Nel tratto compreso tra lo svincolo e gli imbarcaderi

## Al via i lavori della "Smart road"

*Progetto di 2,5 milioni. L'assessore regionale Catalfamo: «Incrementerà la sicurezza»*

**VILLA SAN GIOVANNI** -«Al via i lavori della "Smart road" nel tratto compreso tra lo svincolo di **Villa San Giovanni** e gli imbarcaderi per la Sicilia». Lo annuncia l'assessore regionale alle Infrastrutture **Domenica Catalfamo**.

«Il progetto, di grande rilevanza tecnologica - riferisce una nota dell'assessorato -, verrà realizzato da Anas per un importo di 2,5 milioni di euro, finanziato per 2 milioni dalla Regione Calabria con fondi Pac 2014-2020 e per 500mila dalla Commissione europea nell'ambito dei fondi Cef (Connecting Europe facility)».

«Il progetto - è scritto ancora - prevede la realizzazione dell'infrastruttura "Smart road" attraverso l'installazione in itinere delle postazioni polifunzionali e delle tecnologie di connettività, di sorveglianza e controllo lungo le rampe di accesso verso l'area imbarcaderi di **Villa San Giovanni**, trasformando l'infrastruttura stradale in una vera e propria infrastruttura digitale.

Grazie al "dialogo" tra la strada e i veicoli si potrà migliorare ulteriormente la sicurezza, ridurre l'incidenta lità, aumentare il comfort di viaggio e l'info mobilità».

«La trasformazione digitale - viene spiegato - prevede oltre l'installazione di avanzati sistemi di telecomunicazione, la realizzazione di opportune piattaforme abilitanti i servizi C-Its e in grado di raccogliere e gestire i dati provenienti da veicoli/sensori. In estrema sintesi, con la realizzazione di un sistema avanzato, integrato con i sistemi informativi delle società di navigazione, si avrà la possibilità di fornire dati di infomobilità agli utenti tramite l'app Smart road su cui si avranno, ad esempio, informazioni in merito a limiti di velocità, condizioni del traffico, segnalazione di veicoli contromano, lenti o fermi, presenza di mezzi di soccorso».

«Si realizzerà - informa ancora l'assessorato - il monitoraggio in real time anche per la valutazione delle code in accesso all'imbarco per la Sicilia nel **porto di Villa San Giovanni**. I dati della Smart road saranno resi fruibili agli utenti, secondo le policy Anas di diffusione dei dati e nel rispetto della normativa in materia di trattamento dei dati personali, tramite l'app Smart road o attraverso dispositivi presenti a bordo veicolo».

L'assessore Catalfamo sottolinea «l'importanza, anche ai fini sperimentali, dell'applicazione di questa tecnologia in un accesso strategico della A2, i cui utenti potranno già fruire dell'incremento degli standard di servizio e di sicurezza dalla fine del prossimo mese di luglio».

Infine, come da proposta già avanzata al ministero dei Trasporti, si insisterà «perché - conclude la nota - il Governo finanzia nel Pnrr l'estensione delle Smart road a tutta la rete primaria calabrese, autostrade e strade di grande comunicazione».



### Sindaci uniti per rilanciare il sistema portuale

Augusta. «Il sistema nazionale della portualità non può essere concepito solo tra i porti, seppure importanti, di Genova e Trieste e a sostegno dei quali il precedente Governo il 12 gennaio scorso ha previsto un finanziamento di 500 milioni di euro per il **porto** di Genova e 388 milioni di euro per il **porto** di Trieste, bensì attraverso una visione strategica e futuristica della portualità dove il Sud, con i porti di Gioia Tauro e Augusta, baricentrici nel Mediterraneo, può dare grande impulso innovativo e competitivo per il rilancio dell'intero sistema portuale nazionale ed europeo, così come ampiamente sostenuto e documentato dalle sei università calabresi e siciliane». E' quanto sostengono Giuseppe Di Mare e Aldo Alessio rispettivamente sindaci di Augusta e Gioia Tauro che per i porti delle loro città chiedono la possibilità di sfruttare al massimo i fondi del Recovery fund. Sindaci in sinergia per un sistema portuale di quarta generazione. Di Mare e Alessio aderendo all'iniziativa promossa dall'ex presidente della regione Calabria Mario Oliverio, insieme a tanti altri sindaci della Calabria e della Sicilia invieranno al presidente del Consiglio, Draghi, ai ministro dell'Economia e delle Finanze, delle Infrastrutture e dei Trasporti e per il Sud e per la Coesione territoriale e ai parlamentari siciliani e calabresi, una nota rappresentando l'importanza per le due regioni, di usufruire delle somme attinte dal fondo garantito dal bilancio dell'Unione europea. «Il dibattito sulla proposta di Recovery Plan - dichiarano Di Mare e Alessio- non può non tener conto di alcuni punti per noi fondamentali: il prolungamento dell'alta velocità ferroviaria sulla Salerno/ Reggio Calabria e quindi sulla Messina /Catania / Siracusa/ Palermo; le grandi infrastrutture portuali del Sud Gioia Tauro, primo **porto** container italiano, Augusta secondo **porto** industriale italiano e tutti gli altri porti commerciali nazionali localizzati nelle Regioni del Mezzogiorno; ai grandi sistemi autostradali jonico e tirrenico e le principali trasversali. Si tratta di opere imprescindibili per contribuire alla crescita del Sud in un disegno di rafforzamento della coesione e di rilancio dell'economia nazionale. I porti di Augusta e Gioia Tauro possono avviare una politica di cooperazione su specifiche attività per creare sinergie e realizzare un vero e proprio sistema portuale di quarta generazione». Il sistema così realizzato diverrebbe, secondo i due sindaci, il primo sistema portuale per traffico merci d'Italia capace di puntare alle due parole chiave del piano nazionale di ripresa e resilienza: digital e green. «Ci sembra insostenibile pensare ad una proposta di Recovery Plan - concludono - senza un preciso obiettivo "Sud" e senza le opere infrastrutturali per esso necessarie, sarebbe priva di respiro strategico e di una lungimirante proiezione per il futuro dell'Italia. Il Sud non può perdere questa opportunità per recuperare il gap accumulato in decenni di squilibri».

Agnese Siliato.



## Sicilia, Bellanova: dobbiamo accelerare per infrastrutture isola

*Viceministro: ci sono tanti progetti e risorse*

**Palermo**, 26 mar. (askanews) - "Ci sono tanti progetti per le infrastrutture in Sicilia che stanno anche dentro al Recovery e che sono all' attenzione delle istituzioni. Adesso dobbiamo lavorare per accelerare". Lo ha detto il viceministro delle Infrastrutture Teresa Bellanova, stamani a margine di un incontro al **porto di Palermo**. "Non c' è dubbio che ci sono stati ritardi e criticità - ha detto - ma su questo si misurano le classi dirigenti. Nessuno può dire che non ci sono le risorse. Ci sono. E adesso bisogna avere capacità di realizzarlo"



## Sopralluogo del viceministro Bellanova al ponte Corleone

Redazione

La viceministra delle Infrastrutture, Teresa Bellanova, insieme al presidente dei senatori di Italia Viva Davide Faraone, il presidente del Consiglio comunale di Palermo Totò Orlando e il capogruppo di Italia Viva a Sala delle Lapidari Dario Chinnici hanno fatto oggi un sopralluogo al ponte Corleone di Palermo. "Italia Viva, che si è impegnata per far inserire l'opera tra quelle da realizzare con procedura d'urgenza, attraverso la nomina di un commissario straordinario, conferma - si legge in una nota - l'impegno affinché l'infrastruttura, centrale per la viabilità cittadina ed extraurbana, possa essere realizzata in tempi brevi". L'appello del viceministro delle Infrastrutture sul trasporto pubblico locale "Il trasporto pubblico locale è elemento essenziale per la qualità della vita e l'accessibilità nelle nostre città e nei territori. Per questo mi auguro si arrivi presto e bene a una buona intesa per il rinnovo del contratto e che in questa direzione vengano composti tutti gli sforzi degli attori coinvolti", ha detto Bellanova. "Il mio è allo stesso tempo un appello e un auspicio. Sono convinta che tutte le parti al tavolo, consapevoli anche della centralità e del ruolo che il trasporto pubblico locale riveste in fatto di sostenibilità e tutela dell'ambiente, sapranno fare i passi nella giusta direzione", afferma ancora nello giorno dello sciopero nazionale. Bellanova e Faraone hanno incontrato il presidente dell'Autorità portuale di Palermo "Abbiamo spinto per la nomina di Pasqualino Monti, presidente dell'autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale (AdSP), a commissario per la realizzazione del bacino di 150 mila tonnellate al cantiere navale. E abbiamo fatto bene", ha detto Faraone che Bellanova ha incontrato il presidente dell'Autorità portuale di Palermo. "Monti è un manager che sta dando un volto nuovo al waterfront della città grazie allo sblocco di investimenti fermi da decenni. Il completamento del bacino non è più una chimera e vorrà dire che a Palermo saranno costruite le grandi navi, dando lavoro a migliaia di persone", ha scritto Faraone sui social. Articoli correlati.



Castello a mare e Cala, l'appalto alla Conscoop di Forlì e alla Open di Santa Venerina

## Molo, vanno in... porto i lavori per 24 milioni

L' **autorità** di **sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale ha affidato i lavori di riqualificazione del molo trapezoidale al Porto a un raggruppamento temporaneo di imprese composto dalla Conscoop di Forlì e dalla Open Srl di Santa Venerina.

Il valore della gara di appalto è di quasi 24 milioni e mezzo. Nel processo di riqualificazione del fronte a mareportuale-urbano, l' area subirà modifiche per potenziare l' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività.

Il progetto servirà a dare conti nuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo trapezoidale e al Parco archeologico. Ma servirà anche a liberare le aree del Castello a mare, dove saranno effettuati lavori di ri pavimentazione e disvelamento.

Inoltre, saranno generati spazi per l' ozio urbano e per il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico siciliano con tutte le sue eccellenze. Accanto al Parco archeologico del Castello a mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, nove edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. L' area di intervento è di 26 mila metri quadrati.

Il laghetto urbano, invece, occuperà 8 mila metri quadrati.

E ieri è stato anche il giorno del sopralluogo al ponte Corleone della viceministra delle Infrastrutture, Teresa Bellanova, insieme con il presidente dei senatori di Italia Viva Davide Faraone, il presidente del consiglio comunale di Palermo, To tò Orlando, e il capogruppo di Iv a Sala delle Lapidi, Dario Chinnici.

«Italia Viva, che si è impegnata per far inserire l' opera tra quelle da realizzare con procedura d' urgenza attraverso la nomina di un commissario straordinario, conferma - fa sapere il partito di Matteo Renzi - l' impegno affinché l' infrastruttura, centrale per la viabilità cittadina ed extraurbana, possa essere realizzata in tempi brevi».



## Porto di Palermo, il molo trapezoidale cambia volto: lavori per 24 milioni di euro

*Verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, nove edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 p*

Di Eugenia Nicolosi

L' **autorità** di **sistema** portuale del mare di Sicilia Occidentale (AdSP) ha affidato i lavori di riqualificazione del molo trapezoidale al Porto di Palermo a un raggruppamento temporaneo di imprese: Conscoop di Forlì e Open Srl di Santa Venerina, in provincia di Catania. Il valore della gara di appalto è di quasi 24 milioni e mezzo. Nel processo di riqualificazione del fronte a mare portuale-urbano, l' area subirà significative modifiche che miglioreranno l' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo trapezoidale e al Parco archeologico. Ma servirà anche a liberare le aree del Castello a Mare, dove saranno effettuati lavori di ripavimentazione e disvelamento. Inoltre, saranno generati spazi per l' ozio urbano e per il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico siciliano con tutte le sue eccellenze. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, nove edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. L' area di intervento è di 26 mila metri quadrati. Il laghetto urbano, invece, occuperà 8mila metri quadrati.



## Porti: Autorità Palermo affida lavori molo trapezoidale

(ANSA) - PALERMO, 26 MAR - L' **autorità** di **sistema portuale** del mare di Sicilia Occidentale (**AdSP**) ha affidato i lavori di riqualificazione del molo trapezoidale al Porto di Palermo a un raggruppamento temporaneo di imprese: Conscoop di Forlì e Operes Srl di Santa Venerina, in provincia di Catania. Il valore della gara di appalto è di quasi 24 milioni e mezzo. Nel processo di riqualificazione del fronte a mare **portuale**-urbano, l' area subirà significative modifiche che miglioreranno l' offerta di servizi per i crocieristi e per la collettività. Il progetto servirà a dare continuità alla passeggiata sulla Cala, estendendola sino alla parte terminale del molo Trapezoidale e al Parco archeologico. Ma servirà anche a liberare le aree del Castello a Mare, dove saranno effettuati lavori di ripavimentazione e disvelamento. Inoltre, saranno generati spazi per l' ozio urbano e per il business legato anche al made in Sicily e, quindi, al prodotto enogastronomico siciliano con tutte le sue eccellenze. Accanto al Parco archeologico del Castello a Mare, di cui gli scavi hanno rintracciato il perimetro, verranno realizzati una passeggiata, una piazza, un lago urbano, nove edifici con varie destinazioni, tra cui un auditorium e un anfiteatro panoramico da 200 posti, parcheggi. L' area di intervento è di 26 mila metri quadrati. Il laghetto urbano, invece, occuperà 8mila metri quadrati. (ANSA).



## TP24

## Trapani

## Domani Bellanova a Trapani incontra gli operatori del porto

Il vice ministro dei Trasporti, Teresa Bellanova, domani mattina sarà in visita al porto di Trapani dove incontrerà gli operatori e i rappresentanti delle istituzioni. Poi tappa nei locali della Riccardo Sanges di via Libica. All' incontro presenzierà, oltre all' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia Occidentale rappresentata dall' avvocato Nicola Adragna, anche il senatore Davide Faraone, capogruppo di Italia Viva. L' incontro avrà valore politico-istituzionale ecosentirà a tutta la portualità trapanese di rappresentare al vice ministro la situazione economico- strutturale dello scalo di Trapani, lo stato dei lavori, le criticità soprattutto dal punto di vista burocratico ma anche le prospettive di sviluppo.

**TP24 Politica**

**Domani Bellanova a Trapani incontra gli operatori del porto**

Il vice ministro dei Trasporti, Teresa Bellanova, domani mattina sarà in visita al porto di Trapani dove incontrerà gli operatori e i rappresentanti delle istituzioni. Poi tappa nei locali della Riccardo Sanges di via Libica. All' incontro presenzierà, oltre all' Autorità di sistema portuale del mare della Sicilia Occidentale rappresentata dall' avvocato Nicola Adragna, anche il senatore Davide Faraone, capogruppo di Italia Viva. L' incontro avrà valore politico-istituzionale ecosentirà a tutta la portualità trapanese di rappresentare al vice ministro la situazione economico- strutturale dello scalo di Trapani, lo stato dei lavori, le criticità soprattutto dal punto di vista burocratico ma anche le prospettive di sviluppo.

Portuali, Antitrust: norma da rifare

Su autoproduzione e rinnovo delle concessioni demaniali l'Autorità chiede la fine del protezionismo: l'abrogazione del comma 4 bis art. 16 e la modifica del comma 7 art. 18 della legge 84/94. Competitività di mercato ridotta

Roma. (Paolo Bosso). La limitazione del diritto all'autoproduzione dei servizi e delle operazioni portuali - contenuta nel Decreto Rilancio, uno dei decreti economici del governo Conte penalizza la competitività commerciale e andrebbe abrogata. Lo sostiene l'Antitrust, in un lungo documento inviato al governo Draghi con le proposte di legge sulla concorrenza (la materia portuale è trattata da pagina 20 in poi). Per quanto riguarda il mare, le proposte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato sono due, autoproduzione e concessioni portuali. L'assunto generale dell'Antitrust è lo scenario altamente tecnologico, da un lato, e il gigantismo navale, dall'altro, che caratterizzano oggi lo shipping. In un contesto del genere, garantire corporativamente la protezione dei portuali e rilasciare cumulativamente le concessioni è controproducente per tutti. Mentre con la digitalizzazione e le economie di scala i costi si riducono e la velocità degli intercambi aumenta, il protezionismo senza concorrenza delle storiche compagnie portuali e degli storici terminalisti blocca essenzialmente lo sviluppo infrastrutturale e la competitività, disincentivando l'alta tecnologia come, per esempio, l'automazione, alimentando un circolo vizioso. Il DL Rilancio, approvato dal Parlamento l'estate scorsa, è un decreto economico molto grande. Contiene diverse misure per la portualità italiana. Tra queste, la modifica dell'articolo 16 della legge 84/94, quello sulle compagnie portuali. Un intervento criticato dalla maggior parte delle associazioni di categoria, eccetto i sindacati, perché limita fortemente la possibilità per le compagnie marittime di usufruire di manodopera di bordo (rizzaggio, carico e scarico), visto che l'autoproduzione viene autorizzata solo quando non ci sono portuali a terra disponibili, il che non accade praticamente mai.



### Bozza PNRR, rispunta il fondo per i traghetti

Roma. «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 attiverrebbero oltre 7 miliardi di valore in investimenti».



## IL BLOCCO DELLA EVER GIVEN

### Allarme sicurezza a Suez Per le imbarcazioni in coda ora c'è anche il rischio pirati

*Quattro giorni di sforzi non sono riusciti a smuovere il gigantesco portacontainer Molte compagnie stanno valutando un cambiamento di rotta attorno all' Africa*

Roberto Bongiorno

Quarto giorno. Ruspe, bulldozer, rimorchiatori, da ieri anche una super-draga. Tutti insieme lavorano giorno e notte. Senza tuttavia ottenere risultati apprezzabili.

Il colosso è ancora lì, immobile, alto come un palazzo di 15 piani, incastrato di traverso nella parte meridionale del Canale di Suez. Con l' immensa prua che tocca il lato orientale e la poppa quello occidentale. Si cerca di smuovere la super porta container Ever Given, 200mila tonnellate di peso, 400 metri di lunghezza, 59 di larghezza. Si cerca almeno di creare uno spazio per far transitare le navi più piccole. Ma il colosso non si muove.

Non più ore. Ma probabilmente ancora giorni. E nel peggior scenario, che tuttavia diviene meno remoto col passare del tempo, anche settimane.

Per disincagliare e rimettere a galla con i rimorchiatori si parla di non meno di una settimana. Se la super draga riuscisse invece a togliere terra a sufficienza la Ever Given potrebbe iniziare a muoversi anche domani.

Ma di quanto? Gli Stati Uniti, ha detto ieri la Casa Bianca, hanno offerto assistenza all' Egitto. L' ultima soluzione resta alleggerire il carico di questa nave lunga quattro campi da calcio. Migliaia di container per un valore complessivo di oltre un miliardo di dollari.

Nel mentre sempre più navi, ormai quasi 300, tra cui oltre 30 petroliere, sono ancorate nelle acque ai due estremi e lungo lo stretto. Ogni giorno si ammassano merci per un valore complessivo di quasi dieci miliardi di dollari, di cui oltre cinque miliardi nella direzione est-ovest.

Con il passare dei giorni i problemi si sommano ad altri problemi. E uno di questi è davvero serio: la minaccia di atti di pirateria o di terrorismo contro le navi inermi, ancorate in attesa di transitare. Preoccupate, molte compagnie di navigazione hanno contattato l' esercito americano.

D' altronde, per arrivare a Suez bisogna prima attraversare Bab el-Mendeb (la porta delle Lacrime) lo stretto tra il Mar Rosso ed il Golfo di Aden. E quel tratto dell' Oceano che si affaccia a est sullo Yemen e a ovest sulla Somalia è stato teatro per anni di continui attacchi di pirateria. Predoni spietati che non hanno esitato a sequestrare grandi petroliere con i loro equipaggi (anche navi italiane). Buona parte della costa orientale africana, almeno fino al Mozambico meridionale, è conosciuta per essere area di pirati. Ma negli ultimi anni è stato registrato un sensibile aumento dei crimini marittimi, inclusi rapimenti di equipaggi, anche sulla costa africana occidentale, in particolar modo nel Golfo di Guinea.

Ma attendere così tanto non si può.

Nonostante i problemi legati alla sicurezza, ormai diverse compagnie stanno seriamente considerando di dirottare le navi facendo doppiare il Capo di Buona Speranza. Un tratto esposto, molto più lungo (ci vogliono dai 7 ai 10 giorni di navigazione in più) e con un maggior esborso per il carburante. Il costo medio ulteriore per una nave che deve compiere questa rotta è di almeno 400mila dollari.



La compagnia Hyundai Merchant Marine, ha scritto ieri il Financial Times, ha modificato piani e già dato istruzioni alla Hyundai Prestige, la sua nave che dovrebbe partire da Southampton, nel Regno Unito, per arrivare a Laem Chabang, in Thailandia, di doppiare il canale di Buona Speranza, circumnavigando quindi tutta l' Africa. I broker marittimi di Singapore e Tokyo hanno riferito che decisioni simili, per modificare le rotte, sono imminenti e riguarderebbero non solo portacontainer ma anche un certo



## Il Sole 24 Ore

### Focus

---

numero di petroliere.

Oggi è ancora difficile prevedere l' entità del danno provocato dall' incidente. Certo è che il blocco dello stretto si aggiunge a una serie di interruzioni nella catena di fornitura che da inizio anno hanno comportato oltre 200miliardi di costi per il commercio mondiale, ha riferito Allianz Se.

Se il traffico tornerà fluido e regolare nelle prossime ore - ipotesi remota - è possibile che l' impatto su prezzi e tariffe sia contenuto. Ma ormai già si parla di fiammate dell' inflazione. I ricchi Paesi del Golfo, che importano quasi tutto il cibo, e i poveri Paesi del Corno d' Africa, dipendenti dagli aiuti di derrate alimentari, sono particolarmente vulnerabili alle interruzioni delle forniture di cereali. E dal Canale di Suez, sottolinea Chatham House, transita il 15% del grano e del riso commerciato nel mondo.

Insomma è iniziata una serie di danni a cascata. Che hanno già provocato ritardi e disservizi . Con porti europei bloccati, consegne in ritardo, e i porti cinesi stracolmi di merci che attendono quei portacontainer altri come palazzi per riempirli di merci.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

**LE CAUSE DEL DISASTRO**

**Si paga anche il gigantismo delle navi portacontainer**

*Le maxi imbarcazioni trasportano molta più merce e inquinano meno*

Raoul de Forcade

L'incaglio della Ever Given nel canale di Suez arriva proprio nel momento in cui il trasporto dei container sta subendo quella che gli operatori del settore definiscono una tempesta perfetta (si veda Il Sole 24 Ore del 23 marzo). La situazione mette in risalto, sottolinea il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, «l'estrema fragilità e vulnerabilità del sistema dei trasporti marittimi e, in particolare, di infrastrutture strategiche come il canale di Suez, ma anche i grandi porti, quelli italiani in primis, di fronte ai rischi posti in essere dai cambiamenti climatici e da eventi meteo che ormai non possono più essere qualificati come straordinari. Senza contare che, quanto accaduto a Suez, sarà utilizzato da Russia e Cina per promuovere la rotta artica che, tra l'altro, tenderebbe a isolare il Mediterraneo».

Diversi sono i fattori che hanno determinato una situazione anomala nel settore dello shipping: l'interruzione delle supply chain (dovuta alla prima fase di lockdown del Covid); poi una strategia dei carrier di controllo dell'offerta: la cancellazione di alcune partenze programmate di navi di linea. Poi, nel secondo semestre 2020, c'è stato un improvviso aumento della domanda su alcuni mercati (come Usa e Ue). Questo ha portato a un innalzamento vertiginoso dei noli sulle rotte Cina-Europa e Cina-Mediterraneo (da circa 900 dollari a luglio 2020 a oltre 4.200 a febbraio 2021).

Il rialzo dei noli si accompagna ad un abbassamento della qualità del servizio e dell'affidabilità: quasi un terzo della flotta attiva, dicono dati del centro studi Srm, mediamente staziona sette giorni in porto e, nel gennaio di quest'anno, la puntualità è stata riscontrata solo nel 34,9% dei casi. Parallelamente, ha continuato a crescere la media di giorni di ritardo delle navi (in gennaio è stata di 6,42 giorni).

L'incidente di Suez va a peggiorare questa situazione. Lloyd's List ha stimato che circa 10 miliardi di dollari di traffico marittimo giornaliero potrebbero essere fermati da questo blocco. La grandezza della nave incagliata (400 metri di lunghezza e una capacità di 20mila container), certo non aiuta. È il frutto della politica di gigantismo portata avanti dalle grandi compagnie negli ultimi anni, in particolare nel settore delle portacontainer.

«Le dimensioni di questa unità - sottolineano gli assicuratori di Allianz global corporate & security, specializzati nel marittimo - rendono un'operazione di salvataggio un'impresa significativa. Dislocare una mega nave in uno spazio ristretto come Suez sarà impegnativo». Tuttavia secondo Paolo Moretti, ad della società di classificazione e certificazione (anche navale) Rina services, incidenti come questo non invertono il trend del gigantismo: «Le maxi navi hanno la capacità di trasportare molta più merce in un solo viaggio e inquinano meno. Vanno nella direzione indicata dall'International maritime organization quanto a efficienza per carico trasportato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



LA NAVE «EVER GIVEN» INCASTRATA NEL CANALE

**Il grande caos di Suez Merci e petrolio bloccati A rischio l' export italiano**

*Maxi ingorgo: alcune navi tentano la rotta dal Capo di Buona Speranza. Allarme pirati*

Chiara Clausi

Beirut «Bloccata come una roccia». Sono le parole sintetiche ma efficaci utilizzate dal Ceo di una compagnia di navigazione per descrivere lo stato della Ever Given, la portacontainer che da martedì ostruisce il Canale di Suez, incastrata di traverso tra le sue due sponde.

L' incidente sta causando un «ingorgo» gigantesco nel Mar Rosso, come ha confermato un marinaio mercantile su una nave vicina. Dozzine di mercantili carichi di petrolio e merci destinate ai porti di tutto il mondo sono bloccate nel Canale e ogni ora che passa il costo economico cresce. Ma arrivano anche parole di incoraggiamento.

Joe Reynolds, ingegnere capo della Maersk Ohio, ha espresso simpatia per i 25 membri dell' equipaggio indiano dell' Ever Given. «Come marinai, ci lamentiamo molto delle cose. Ma capiamo anche quando altri marinai sono in difficoltà o stanno lavorando duramente giorno e notte per cercare di risolvere un problema. Siamo stati tutti in una situazione del genere», ha raccontato.

I proprietari della nave sperano di farla galleggiare nuovamente entro domani notte, ora del Giappone, metà giornata in Italia. Ma gli esperti hanno detto che potrebbero essere necessarie anche settimane. Ora circa 10 rimorchiatori e due navi draganti stanno lavorando per riportare a galla il cargo. Aiutano anche scavatori e altri macchinari che operano sulle rive.

Se questa attrezzatura non fosse sufficiente, le squadre di salvataggio avvieranno l'«alleggerimento» della nave, trasferendo il suo carico su un' altra nave o sulla riva del canale. Ciò comporterebbe l' introduzione di altri macchinari inclusa una gru che dovrebbe allungarsi per più di 60 metri di altezza. Anche se il presidente dell' Autorità del Canale di Suez, Osama Rabie, ha precisato che i lavori per rimuovere la sabbia dalla prua della nave sono stati completati per l' 87 per cento e sono stati rimossi circa 17 mila metri cubi di sabbia.

Ieri sera erano circa 200 le navi che stanno aspettando che si liberi il passaggio. Petroliere, mercantili e portacontainer cariche di componentistica per automobili e beni di consumo come vino, olio e cereali. Tra le aziende italiane colpite dall' incidente a Suez c' è Ducati, che ha già fatto sapere che alcuni prodotti diretti in Asia non saranno consegnati in tempo.

Problemi anche per Heineken.

A rischio anche le esportazioni made in Italy in Asia: dal vino all' olio extravergine. Non è la prima volta che il canale, aperto nel 1869, viene chiuso. Dovette chiudere tra il 1956 e il 1957 a causa della crisi di Suez, quando Francia e Gran Bretagna cercarono di prenderne il controllo dopo che Nasser l' aveva nazionalizzato. Chiuse di nuovo nel 1967, quando Israele occupò la penisola del Sinai, e non riaprì fino al 1975. Ma la chiusura ora potrebbe avere un impatto molto più dirompente perché il livello degli scambi tra Europa e Asia è cresciuto notevolmente negli ultimi decenni.

Il blocco spinge a pensare anche «a rotte alternative, come quella del Mare del Nord», secondo il diplomatico russo, Nikolai Korčunov. Diverse navi, sono state già dirottate verso un' altra via - quella africana - attraverso il Capo di



Buona Speranza. La storia però potrebbe avere dei risvolti ancora più avventurosi. Un portavoce della Quinta Flotta della Marina degli Stati Uniti ha riferito al Financial Times che queste rotte hanno «una nota storia di pirateria». Il pericolo esiste infatti soprattutto nell' avvicinarsi alle coste dell' Africa orientale. Sarebbe un perfetto finale da romanzo di una vicenda che ha già dell' incredibile.



# Canale di Suez: media, vettori valutano periplo dell' Africa

*Si è già avviata una nave 'sorella' della Ever Given*

Il gigantesco portacontainer 'Mv Ever Given' che sta bloccando da martedì mattina il canale di Suez con ripercussioni sul flusso del commercio mondiale "resta incagliato nella stessa posizione" nonostante le autorità della strategica via d' acqua stiano "diligentemente ed efficientemente impiegando tutte le loro risorse per mitigare l' attuale crisi". Lo riferisce un tweet di una società di fornitura di servizi per il canale, la Leth Agencies, che fotografa la situazione alle sei di stamattina ora italiana. "Intanto rimorchiatori e draghe sono ancora operative per rimettere a galla l' imbarcazione", aggiunge il tweet riferendosi al cargo di 400 metri di lunghezza insabbiatosi a causa di una tempesta bloccando il canale attraverso cui transita circa il 12% del commercio mondiale e il 40% dell' import-export marittimo italiano. "Il Canale di Suez rimane chiuso al traffico in entrambe le direzioni. I vettori ora stanno valutando se aggiungere una settimana al loro tempo di viaggio portando i cargo a sud dell' Africa per arrivare in Europa", sottolinea nella sua sezione free il sito di "Lloyd' List", un quotidiano specializzato in notizie relative alla navigazione, assicurazioni marittime, piattaforme petrolifere, logistica. "La prima nave container a farlo è la Ever Greet" della flotta taiwanese "Evergreen, una nave sorella della Ever Given", precisa il sito prevedendo - come riferisce l' agenzia Afp - che il canale rimarrà chiuso "almeno altri uno o due giorni". Secondo una stima di un' autorevole fonte marittima basata sul traffico quotidiano, dovrebbe essere salito a "circa 280" il numero di navi bloccate al canale di Suez a causa del portacointaner insabbiatosi quattro giorni fa. Quasi 120 imbarcazioni dovrebbero essere ferme a nord e il resto a sud del cargo bloccato con perdite quotidiane per l' Autorità del Canale a causa di mancati pedaggi fra i 20 e i 30 milioni di dollari, ha precisato all' ANSA la fonte in linea con una stima totale di cento milioni fornita ieri dalla stessa Authority. Ieri le stime accreditate da Bloomberg sull' ingorgo variavano da 165 a 185 navi.



# Suez: Federlogistica, i porti italiani sono impreparati alle emergenze

*estrema fragilità e vulnerabilità del sistema dei trasporti marittimi*

Il blocco del Canale di Suez "fa scattare due allarmi che anche un Paese come l' Italia che cronicamente sottovaluta il mare in quanto fattore primario anche del nostro sistema economico, non può permettersi di non ascoltare: da un lato, l' importanza strategica del trasporto marittimo e della Blue Economy nel suo complesso; dall' altro - come sottolinea il Presidente di Federlogistica, Luigi Merlo - l' estrema fragilità e vulnerabilità del sistema dei trasporti marittimi e in particolare di infrastrutture strategiche come il Canale di Suez, ma anche i grandi porti (quelli italiani in primis) di fronte ai rischi posti in essere dai cambiamenti climatici e da eventi meteo che ormai non possono più essere qualificati come straordinari". Merlo rimarca "la fragilità dei porti italiani, oggi del tutto impreparati e non attrezzati ad affrontare episodi che saranno generati da condizioni meteo sempre più estreme" e Federlogistica "in stretta collaborazione con Enea sta combattendo da tempo una battaglia solitaria su questo tema. Sappiamo di poter contare nei ministri Cingolani e Giovannini - prosegue il Presidente di Federlogistica - su interlocutori attenti e competenti per poter predisporre adeguati action plans, ma occorre un impegno consapevole di tutto il Governo anche per affrontare brusche mutazioni nei possibili scenari geopolitici, facilmente ipotizzando che quanto accaduto nel Canale di Suez sarà utilizzato in particolare da Cina e Russia per promuovere la Rotta Artica. "Una scelta molto pericolosa dal punto di vista della sostenibilità ambientale - conclude Merlo - ma altrettanto pericolosa perché da un lato tenderebbe a isolare il Mediterraneo, dall' altro favorirebbe ulteriormente le ambizioni della Cina di controllo monopolista sui traffici e quindi sull' interscambio mondiale via mare". (ANSA).



# Merlo (Federlogistica), porti italiani impreparati ad affrontare emergenze. Allerta massima su lancio Rotta Artica /filo cinese

(FERPRESS) Roma, 26 MAR La vicenda della Ever Given, la nave portacontainer che si è incagliata e sta bloccando il Canale di Suez fa scattare due allarmi che anche un Paese come l'Italia che cronicamente sottovaluta il mare in quanto fattore primario anche del nostro sistema economico, non può permettersi di non ascoltare: da un lato, l'importanza strategica del trasporto marittimo e della Blue Economy nel suo complesso; dall'altro come sottolinea il Presidente di Federlogistica, Luigi Merlo l'estrema fragilità e vulnerabilità del sistema dei trasporti marittimi e in particolare di infrastrutture strategiche come il Canale di Suez, ma anche i grandi porti (quelli italiani in primis) di fronte ai rischi posti in essere dai cambiamenti climatici e da eventi meteo che ormai non possono più essere qualificati come straordinari. Se è vero che la causa che ha spinto una delle più grandi navi del mondo a ruotare su se stessa e a incagliarsi nelle sponde sabbiose del canale, sarebbe stata una tempesta di sabbia e quindi il forte vento afferma Merlo è urgente porsi interrogativi anche relativi alla fragilità dei porti italiani, oggi del tutto impreparati e non attrezzati ad affrontare episodi che

saranno generati da condizioni meteo sempre più estreme. Federlogistica in stretta collaborazione con Enea sta combattendo da tempo una battaglia solitaria su questo tema, dimostrando con studi e proposte l'esistenza di una vera emergenza. Sappiamo di poter contare nei ministri Cingolani e Giovannini prosegue il Presidente di Federlogistica su interlocutori attenti e competenti per poter predisporre adeguati action plans, ma occorre un impegno consapevole di tutto il Governo anche per affrontare brusche mutazioni nei possibili scenari geopolitici, facilmente ipotizzando che quanto accaduto nel Canale di Suez sarà utilizzato in particolare da Cina e Russia per promuovere la Rotta Artica. Una scelta molto pericolosa dal punto di vista della sostenibilità ambientale conclude Merlo ma altrettanto pericolosa perché da un lato tenderebbe a isolare il Mediterraneo, dall'altro favorirebbe ulteriormente le ambizioni della Cina di controllo monopolista sui traffici e quindi sull'interscambio mondiale via mare.



# Merlo (Federlogistica): dal blocco del canale di Suez l'Italia deve trarre alcuni insegnamenti

I porti italiani - ha rilevato - sono del tutto impreparati ad affrontare episodi che saranno generati da condizioni meteo sempre più estreme. La vicenda dell'attuale blocco del traffico nel canale di Suez, che è stato provocato dall'arenamento della portacontainer Ever Given, fa scattare due allarmi che anche un Paese come l'Italia, che cronicamente sottovaluta il mare in quanto fattore primario anche del sistema economico nazionale, non può permettersi di non ascoltare: da un lato, l'importanza strategica del trasporto marittimo e della Blue Economy nel suo complesso e, dall'altro, l'estrema fragilità e vulnerabilità del sistema dei trasporti marittimi e in particolare di infrastrutture strategiche come il canale di Suez, ma anche i grandi porti - quelli italiani in primis - di fronte ai rischi posti in essere dai cambiamenti climatici e da eventi meteo che ormai non possono più essere qualificati come straordinari. Lo ha sottolineato il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo, precisando che «se è vero che la causa che ha spinto una delle più grandi navi del mondo a ruotare su se stessa e a incagliarsi nelle sponde sabbiose del canale, sarebbe stata una tempesta di sabbia e quindi il forte vento, è urgente porsi interrogativi anche relativi alla fragilità dei porti italiani, oggi del tutto impreparati e non attrezzati ad affrontare episodi che saranno generati da condizioni meteo sempre più estreme». Ricordando che Federlogistica, in stretta collaborazione con Enea, sta combattendo da tempo una battaglia solitaria su questo tema, dimostrando con studi e proposte l'esistenza di una vera emergenza, Merlo ha specificato che la federazione sa di poter contare su interlocutori attenti e competenti quali i ministri Cingolani e Giovannini per poter predisporre adeguati action plans, «ma - ha aggiunto - occorre un impegno consapevole di tutto il governo anche per affrontare brusche mutazioni nei possibili scenari geopolitici, facilmente ipotizzando che quanto accaduto nel canale di Suez sarà utilizzato in particolare da Cina e Russia per promuovere la rotta artica». Quest'ultima - ha osservato il presidente di Federlogistica - rappresenta «una scelta molto pericolosa dal punto di vista della sostenibilità ambientale, ma altrettanto pericolosa perché da un lato tenderebbe a isolare il Mediterraneo, dall'altro favorirebbe ulteriormente le ambizioni della Cina di controllo monopolista sui traffici e quindi sull'interscambio mondiale via mare».



## I porti italiani impreparati ad affrontare emergenze

*Merlo: è allerta massima sul lancio della rotta Artica filo cinese*

ROMA I porti italiani sono impreparati ad affrontare emergenze. Lo afferma Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, prendendo le mosse dall'incidente della Ever Given la mega fullcontainer della compagnia di Taiwan da 22 mila teu spiaggiata nel canale di Suez. Il trasporto via mare, dice Merlo durante l'intervista video, è fragile e vulnerabile e in particolare lo sono le infrastrutture strategiche come il canale di Suez e i porti italiani di fronte ai rischi posti in essere dai cambiamenti climatici e da eventi meteo che ormai non possono più essere qualificati come straordinari. L'innalzamento dei mari, continua Merlo, la escavo di fondali, il crollo di banchine a causa dei venti di libeccio pone interrogativi sulla fragilità degli scali italiani che oggi ritengo siano impreparati e non attrezzati ad affrontare episodi che saranno generati da condizioni climatiche sempre più estreme. Sappiamo di poter contare nei ministri Cingolani e Giovannini, per poter predisporre adeguate azioni di contenimento, ma occorre un impegno di tutto il Governo. Su quanto accaduto a Suez, conclude Merlo sarà certamente utilizzato da Cina e Russia per promuovere la rotta Artica. Una scelta pericolissima dal punto di vista della sostenibilità ambientale ma pericolosa perchè tenderebbe a isolare il Mediterraneo e favorirebbe le ambizioni cinesi di controllo monopolista sull'interscambio via mare.

Vezio Benetti



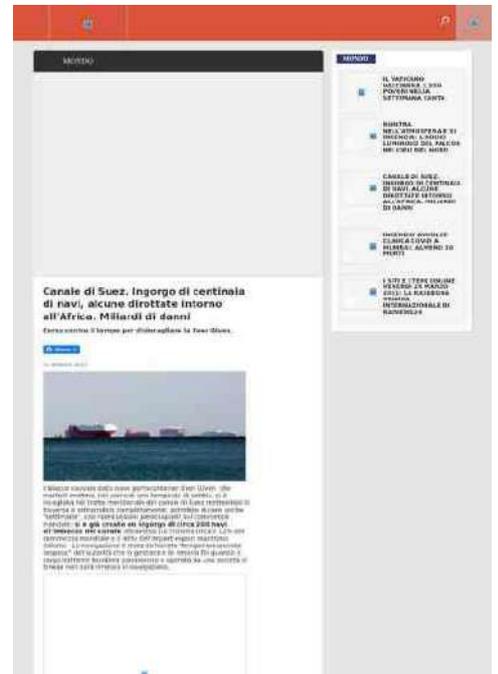
## Suez bloccato e il Mediterraneo resta fuori

IL CAIRO È un sinistro lontano, ma che sta provocando problemi enormi in quella che per il Mediterraneo orientale è la vena giugulare dei traffici marittimi. Una delle navi portacontainer più grandi al mondo, la Ever Given della compagnia Evergreen, per più di 24 ore è rimasta incagliata nel canale di Suez, ostruendone il tratto meridionale a pochi chilometri dall'imbocco di Suez. Al momento in cui andiamo in stampa stanno operando rimorchiatori del canale e la Guardia Costiera egiziana nel tentativo di alleggerire la nave e rimorchiarla in acque libere. Il traffico navale è però bloccato e potrà riprendere in pieno solo dopo che saranno fatti anche controlli subacquei sia alla nave sia al fondale del canale. L'incaglio è avvenuto nell'unico settore del canale non raddoppiato né approfondito dal governo del generale Al-Sisi. In quell'area il canale ha un unico corso, per cui di fatto il passaggio è stato interamente paralizzato. In attesa di conoscere l'esito delle operazioni di disincaglio sono stati ipotizzati da Maersk, la prima compagnia container al mondo, collegamenti alternativi via ferrovia dal far East a S. Pietroburgo e da qui a Bremen e tutto il Nord Europa saltando completamente il Mediterraneo. Un itinerario ferroviario di 12 giorni, che potrebbe anche rimanere poi privilegiato.



## Canale di Suez. Ingorgo di centinaia di navi, alcune dirottate intorno all' Africa. Miliardi di danni

Corsa contro il tempo per disincagliare la Ever Given. Condividi 26 marzo 2021 Il blocco causato dalla nave portacontainer Ever Given che martedì mattina, nel pieno di una tempesta di sabbia, si è incagliata nel tratto meridionale del canale di Suez mettendosi di traverso e ostruendolo completamente, potrebbe durare anche "settimane", con ripercussioni preoccupanti sul commercio mondiale: si è già creato un ingorgo di circa 200 navi all' imbocco del canale attraverso cui transita circa il 12% del commercio mondiale e il 40% dell' import-export marittimo italiano. La navigazione è stata dichiarata "temporaneamente sospesa" dall' autorità che lo gestisce e lo rimarrà fin quando il cargo battente bandiera panamense e operato da una società di taiwan non sarà rimesso in navigazione. Davanti all' incertezza sulla riapertura del Canale di Suez, bloccato da martedì a causa dell' incidente intercorso alla nave portacontainer Ever Given, le compagnie di navigazione hanno iniziato a scegliere rotte alternative per il passaggio dal Mar Rosso al Mediterraneo. Diverse navi, petroliere che trasportano gas naturale liquefatto sono state dirottate, tre delle quali verso la rotta più lunga intorno all' Africa, attraverso il Capo di Buona Speranza. Intanto si stanno attivando piani di emergenza per le oltre 200 navi la cui rotta prevede il passaggio attraverso lo stretto artificiale egiziano. Almeno quattro petroliere Long-Range 2, che trasportano fino a 75mila tonnellate di materiale, stanno anch' esse valutando una modifica al piano di viaggio, ha riferito il Guardian citando l' azienda londinese di servizi marittimi e navali Braemar ACM. La compagnia di navigazione internazionale Maersk, infine, ha confermato che sta "cercando tutte le alternative" possibili per le sue nove navi portacontainer attualmente ferme in coda. E intanto la stima dei danni a oggi parla di una perdita di circa 9,6 miliardi di dollari al giorno. Lo scrive il sito dell' agenzia Bloomberg sintetizzando dati utilizzati da Lloyd' s list, il sito di un quotidiano a diffusione internazionale specializzato nelle notizie relative alla navigazione, il quale ammette che si tratta di "rozzi calcoli". la cifra combina il valore del traffico diretto al mediterraneo (5,1 miliardi di dollari al giorno) e di quello destinato all' asia (4,5 miliardi). Corsa contro il tempo per disincagliare la Ever Given Nel frattempo le operazioni per disincagliare la Ever Given proseguono, anche se il timore è che non si concludano prima di alcune settimane. I rimorchiatori non sono infatti riusciti a liberare la nave gigantesca nonostante gli sforzi per liberare la prua con gli escavatori. Gli esperti temono che la mega-nave registrata a Panama, lunga 400 metri e con una capacità di quasi 220mila tonnellate, si sia incagliata così a fondo nella sabbia, su entrambe le sponde del canale, che potrebbe non essere possibile spostarla senza rimuovere parte del suo carico. L' autorità del canale nella serata di giovedì ha dichiarato che avrebbero dovuto rimuovere tra i 15.000 a 20.000 metri cubi di sabbia per raggiungere una profondità di 12 a 16 metri. Questa profondità è probabile che permetta alla nave di tornare a galleggiare liberamente. Mohab Mamish, un ex-presidente dell' authority del canale di Suez e consigliere per i porti marittimi del presidente egiziano Abdel Fattah al-Sisi, ha detto ieri sera all' AFP che "la navigazione marittima riprenderà entro 48-72 ore al massimo". Previsioni ottimistiche che corrispondono a quanto a dichiarato il proprietario giapponese della nave cargo incagliata Shoei Kisen: "Somani sera, ora del Giappone" la 'Ever Given', che da quattro giorni blocca il transito del canale in entrambe le direzioni, verrà rimossa. Lo riporta il Nikkei.





## Canale di Suez bloccato: i primi effetti su petrolio, gas e spedizioni

Milano La nave portacontainer Ever Given rimarrà bloccata nel Canale di Suez più del previsto. Gli sforzi di scavatori e traghettatori non stanno dando frutti e anche l'alta marea di domenica e lunedì potrebbe non essere abbastanza. Secondo alcune previsioni ci potrebbero volere anche settimane per riprendere il normale transito nel canale, in un'operazione che coinvolgerebbe elicotteri da carico per alleggerire la nave dai suoi container. In queste ore si stanno osservando i primi cambi di rotta, con alcune navi dirette verso il Capo di Buona Speranza, passando cioè dal Sudafrica. Utilizzare questa strada aggiunge circa 6.000 miglia al viaggio e qualcosa come 300.000 mila dollari in costi di carburante per una superpetroliera che consegna petrolio dal Medio Oriente all'Europa, mentre i rincari crescono per navi che partono dal Nord-America o dall'Asia. Per ora le grandi compagnie di navigazioni non hanno preso posizioni chiare sulle rotte per i prossimi giorni o settimane. Per quanto riguarda le possibili alternative, le stiamo esaminando tutte, compreso il Capo di Buona Speranza ma anche molte altre, ad esempio soluzioni aeree per carichi critici e sensibili al fattore tempo, ha affermato Maersk, la più grande compagnia di trasporto container al mondo, sottolineando che nessuna decisione concreta è stata ancora presa. Dipenderà da quanto tempo il Canale di Suez rimarrà impraticabile. Il blocco del Canale di Suez sta già avendo i primi effetti sui prezzi di petrolio, gas e spedizioni, anche se in maniera diversa. Il petrolio è in rialzo, anche se gli effetti del blocco sono comunque inferiori al peso dell'andamento della pandemia o delle decisioni dell'OPEC nel muovere il prezzo del greggio. Gli analisti, per ora, non credono che ci sarà uno shock dell'offerta per contrastare lo shock della domanda. L'Organizzazione dei paesi esportatori di petrolio (OPEC) e i suoi paesi partner potrebbero scegliere di aumentare l'offerta per contrastare questo shock di fornitura ha commentato Nitesh Shah, commodity strategist per WisdomTree Tuttavia, date le recenti revisioni della domanda, sospettiamo che manterranno la rotta sull'offerta. L'impatto sui prezzi del gas naturale liquefatto (GNL) sono minori, in quanto siamo nella bassa stagione del mercato della materia prima energetica. La natura stagionale di questo flusso indica che è improbabile che assisteremo a pressioni sugli spedizionieri di GNL che spostano i carichi verso est, poiché sono preferite le rotte del Capo di Buona Speranza più lunghe ed economiche, ha affermato la società di intelligence dei dati Kpler. Allungare il viaggio per le navi che trasportano GNL non impatta cioè molto sui prezzi. Il costo delle spedizioni sta già invece aumentando. Il trasporto di carburante dal Mar Nero all'Italia e alla Francia è salito del 70% da quando il canale è stato bloccato, secondo calcoli di Refinitiv. Ad esempio, il costo della spedizione di prodotti come benzina e diesel è aumentato da 1,49 dollari al barile (il 22 marzo) a 2,58 dollari al barile nella giornata di ieri. Il mercato inizia cioè a prezzare il costo di un minor numero di navi disponibili nella regione. (Fonte: Teleborsa)



## Blocco di Suez, Paita: Difendere le aziende italiane

Roma Desta grande preoccupazione l'impatto che il blocco del canale di Suez sta determinando nei settori marittimo portuali ma anche energetico industriale del nostro Paese. Ad affermarlo in una nota è Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Camera. L'incertezza circa la durata del blocco è allarmante. Si stima infatti sottolinea Paita che il valore giornaliero delle merci che passano da Suez sia circa 9,6 miliardi di dollari e, secondo Centro Studi di Intesa Sanpaolo, il 12% del commercio mondiale passa da qui. Per quanto riguarda l'Italia è in ballo il 40,1% del nostro import-export. Chiediamo al Governo di seguire con attenzione e direttamente la situazione, di verificare se occorra dare sostegno e aiuto ad imprese italiane e agli effetti che si determineranno a cascata sulla logistica portuale e terrestre. Questa vicenda ci segnala ancora una volta quanto l'economia del mare sia centrale a livello globale, e in particolare modo per l'Italia. E' necessario anche convocare anche una riunione di tutti i presidenti **AdSP** fare insieme a terminalisti e operatori un'analisi sui possibili effetti per ciascun porto, utile a programmare eventuali iniziative come l'estensione dell'attività notturna e deroghe per il trasporto terrestre, conclude.



## Suez bloccato, sette gasiere hanno già cambiato rotta

Londra Resta bloccato il Canale di Suez dopo che quattro giorni fa, a causa di una forte tempesta di sabbia, è rimasta incagliata la Ever Given. Di qui la decisione delle compagnie marittime di modificare le rotte di navigazioni. Sette navi che trasportano gas naturale liquefatto sono state dirottate, tre delle quali verso la rotta più lunga intorno all'Africa, attraverso il Capo di Buona Speranza, come ha spiegato l'azienda di intelligence Kpler. «In totale sono 16 le navi che trasportano gas naturale e che dovranno modificare il loro transito programmato attraverso il canale di Suez, se il blocco continuerà fino alla fine di questa settimana», ha detto Rebecca Chia, analista di Kpler. Questa mattina sono ripresi i tentativi di disincagliare la nave, che però è rimasta nella stessa posizione.



# Shipping Italy

## Focus

### Il Gigantismo navale torna in discussione: Le navi sono troppo alte

Contributo a cura di Ennio Palmesino \* \* Broker marittimo Il gigantismo delle navi portacontainer già da qualche anno mi faceva riflettere. Da ignorante in questioni tecniche, mi domandavo in ogni caso che senso avesse caricare pile così alte di contenitori in coperta, quando beccheggio, rollio e vento chiaramente potevano mettere sotto stress tutto il meccanismo. Mi domandavo anche come si potesse arrivare con queste pile a coprire del tutto la vista dal ponte di comando, tanto che gli ufficiali erano costretti a usare le alette laterali del ponte per vedere qualcosa a prua. Poi ho notato che diventavano sempre più frequenti gli episodi di perdite in mare di contenitori e mi sembrava una conseguenza fatale del progetto troppo ardito di mettere pile di 11 contenitori uno sull'altro in coperta. Le navi da 24.000 container teu sono lunghe 400 metri e arrivano, a sentire gli esperti, a essere alte come un palazzo di 20 piani. La superficie laterale esposta al vento diventa enorme, e infatti abbiamo visto, con l'incidente della Ever Given, che la nave ha scarrocciato per un colpo di vento e ha bloccato tutto il Canale di Suez. Avere tutta quella superficie laterale compromette la manovrabilità della nave. Mi domando a questo punto perché i progettisti navali e le società di classifica si siano spinti così avanti. Ma intendiamoci, penso la stessa cosa delle grandi navi passeggeri di ultima generazione, temo ci sarà un incidente del genere anche nel settore crociere, le navi sono troppo alte. Nel 2016, con l'apertura del Canale di Panama allargato, la nave portacontainer Panamax era passata in un colpo solo da 4.500 container a circa 14.000. Mi sembravano già tanti, ma gli armatori non hanno battuto ciglio, e sono andati avanti spediti a costruire navi post Panamax da 20.000 e poi da 24.000 Teu, che naturalmente non passano per Panama. Ma una nave deve durare 20 anni, un minimo di prudenza avrebbe dovuto suggerire che fosse meglio stare nei canoni di Panama, per poter fare il giro del mondo in caso di bisogno, e servire altri mercati, non solo quello cinese. Ora, dopo la pandemia, che ha fatto scoprire a tanti operatori le distorsioni di una supply chain basata tutta sull'Estremo Oriente, si comincia a ragionare sul decoupling dalla Cina, cioè sul distacco dall'approvvigionamento esclusivo di merci cinesi. Che fine faranno queste navi da 24.000 container da qui a pochi anni? Sempre ammesso che dimostrino di poter navigare e manovrare in sicurezza, cosa che mi sembra ormai messa in dubbio.



## Shipping Italy

### Focus

## Danni indiretti del blocco del canale di Suez e profili assicurativi: il conto sarà salato

Contributo a cura di Carlo Cosimi \* \* vicepresidente ANRA Associazione Nazionale dei Risk Manager e Responsabili Assicurazioni Aziendali Rispetto a ciò che si sta verificando in questi giorni a seguito dell'incagliamento della mega porta container, si è di fatto concretizzato un rischio ad altissimo impatto, raro, che non era stato previsto nelle analisi di risk assessment: il blocco del Canale di Suez è un esempio di come uno scenario fosse stato finora considerato di rischio politico, ma non considerato come conseguenza di un incidente della navigazione. Questo deve far riflettere soprattutto perché le conseguenze dei danni indiretti rischiano di essere di gran lunga superiori ai danni diretti alla nave. La Evergreen, la società armatrice della nave, dovrà dunque far fronte anche a molteplici danni indiretti, quali le potenziali richieste risarcitorie da parte delle altre navi bloccate nel canale, i ritardi nelle consegne e il deperimento della merce, i maggiori costi di trasporto qualora alcuni spedizionieri decidessero la rotta per Capo di Buona Speranza, l'impatto dato dall'immediato aumento delle quotazioni di materie prime (prime fra tutte il petrolio), le azioni legali che potrebbero intraprendere le autorità egiziane per la perdita di profitto a causa dell'interruzione di esercizio della navigazione nel Canale. Tali danni sono difficili da quantificare oggi, in quanto tutto dipenderà dal tempo necessario al ripristino della navigazione nel Canale. Sicuramente ci saranno ripercussioni e ritardi nelle supply chain di diversi settori, dal momento che alcune navi trasportano semilavorati o materie prime che servono a industrie di trasformazione, le quali a loro volta subiranno intoppi e discontinuità. Si prevede, infatti, una probabile riprogrammazione delle rotte attraverso il periplo dell'Africa che potrebbe portare fino ad un ritardo complessivo di 15/20 giorni, dovuti per 7/8 giorni alla maggiore navigazione e ad altri 8/10 giorni tra attesa e scarico ai porti di destinazione che si troveranno congestionati dall'arrivo quasi contemporaneo di più navi. Da un punto di vista assicurativo, l'impatto sarà anzitutto sulla copertura assicurativa corpi nave (H&M) dell'armatore per le operazioni di salvataggio mentre per i danni che potrebbero essere reclamate dalle autorità del Canale entrerà in gioco la copertura assicurativa per la responsabilità armatoriale (P&I). In questo momento appare azzardato anticipare quantificazioni di danni potenzialmente reclamabili da tutti i terzi danneggiati a carico dell'armatore sebbene sia facile immaginare che saranno molto importanti e che si trascineranno in lunghi contenziosi legali. Inoltre, è difficile prevedere quanti giorni siano necessari al ripristino della navigazione nel Canale: alle caratteristiche del fondale, alla profondità dell'insabbiamento della nave, alla necessità del dragaggio e dell'aiuto anche di una buona marea, si aggiunge il fatto che per una mega nave così carica e ferma, quando viene meno la forza cinetica del movimento, muoverla è più difficile benché trainata dai rimorchiatori. Se non sarà possibile disincagliarla a pieno carico sarà necessario alleggerirla, cioè spendere giorni per trasferire almeno parte dei containers che trasporta su una o più navi di appoggio oltre ad una nave gru che effettui il trasbordo.



## Shipping Italy

### Focus

## Le compagnie container dirottano le navi per bypassare Suez: 7 giorni di navigazione in più

Sembrano non esserci più dubbi ormai sul fatto che la liberazione del canale di Suez dalla nave Ever Given rimasta incagliata nelle prime ore di martedì 23 marzo richiederà ancora diversi giorni di tempo. L'informazione, non ufficiale, emerge in maniera evidente dalla strategia che diverse compagnie di navigazione stanno adottando con l'ordine alle proprie navi di circumnavigare l'Africa. Una di queste è la nave Ever Greet operata da Evergreen, la stessa shipping line che controlla la Ever Given, il cui tracciato Ais mostra come dalla Malesia all'Europa la sua rotta verrà allungata di almeno una settimana bypassando il transito del canale egiziano. Non è l'unica perché anche la portacontainer Hyundai Prestige in navigazione dal Regno Unito verso la Thailandia ha anch'essa optato per la circumnavigazione dell'Africa, cosa che già ieri aveva deciso di fare pure la nave Hyundai Prestige. Emblematica in tal senso l'inversione a U' che la portacontainer Hm Rotterdam ha fatto nelle scorse ore proprio mentre stava per entrare nel Mediterraneo proveniente dal Nord Europa: praticamente all'ingresso nello stretto di Gibilterra il tracciato Ais mostra come la nave abbia deciso di tornare indietro per proseguire invece la navigazione verso il west Africa e da lì poi verso l'Asia. Queste scelte messe in atto dalle compagnie mostrano dunque come siano scarse le speranze di una risoluzione a breve termine del problema relativo all'incaglio che blocca il canale di Suez e la circumnavigazione del continente nero significa che tutte le merci in viaggio fra Oriente e Occidente impiegheranno almeno una settimana in più per giungere a destinazione. Con tutto ciò che ne conseguirà in termini di maggiori criticità soprattutto nelle spedizioni container per maggiori transit time, sbilanciamento degli equipment (container), imminenti blank sailing e altro.



## Shipping Italy

### Focus

## Da Suez campanelli d'allarme sulla fragilità dei porti italiani e le ambizioni di Russia e Cina

L'incagliamento della Ever Given a Suez, secondo il presidente di Federlogistica Luigi Merlo, deve far scattare due allarmi. Il primo riguarda il rischio che cambiamenti climatici ed eventi meteo possono rappresentare non solo per un'infrastruttura strategica come il Canale di Suez, ma anche per i grandi porti (quelli italiani in primis). Se è vero che la causa che ha spinto una delle più grandi navi del mondo a ruotare su se stessa e a incagliarsi nelle sponde sabbiose del canale sarebbe stata una tempesta di sabbia e quindi il forte vento ha affermato Merlo è urgente porsi interrogativi anche relativi alla fragilità dei porti italiani, oggi del tutto impreparati e non attrezzati ad affrontare episodi che saranno generati da condizioni meteo sempre più estreme. Il tema è caro all'associazione presieduta dall'ex numero uno della port authority di Genova, che spiega di star combattendo da tempo una battaglia solitaria, in stretta collaborazione però con Enea, per evidenziare l'esistenza di una vera emergenza. Insieme all'ente di ricerca, Federlogistica ha presentato nel 2019 uno studio in particolare sul rischio rappresentato per i porti dall'innalzamento dei mari provocato dai cambiamenti climatici. Pur ritrovando nei ministri Cingolani e Giovannini interlocutori attenti e competenti per poter predisporre adeguati action plans, sul tema è però necessaria la mobilitazione di tutto il governo dato che prevedibilmente quanto accaduto nel Canale di Suez sarà utilizzato in particolare da Cina e Russia per promuovere la rotta artica. Una scelta che secondo l'ex numero uno della port authority di Genova sarebbe molto pericolosa dal punto di vista della sostenibilità ambientale ma anche perché da un lato tenderebbe a isolare il Mediterraneo, dall'altro favorirebbe ulteriormente le ambizioni della Cina di controllo monopolista sui traffici e quindi sull'interscambio mondiale via mare.



## Navi a motori spenti nei porti con l'alimentazione da terra

La lotta alla crisi climatica passa anche attraverso la decarbonizzazione del trasporto marittimo. I porti verdi rappresentano un'opportunità di innovazione e di rafforzamento della filiera industriale del Paese e non solo di riduzione dell'inquinamento nelle città portuali italiane.

Come coglierla? Fornendo energia dalla terraferma alle navi ormeggiate in porto nell'ottica di un progressivo azzeramento delle emissioni grazie al ricorso a fonti green. Si parla in questo caso di cold ironing, o connessione a terra, tecnica per non utilizzare il diesel delle navi ma l'elettricità del porto al fine di mantenere funzionanti le imbarcazioni in sosta. È stato calcolato che in questo modo sarà possibile abbattere in modo considerevole le emissioni associate a questo settore, stimate in 940 milioni di tonnellate di Co2 all'anno, il 2,5% delle emissioni globali di gas serra.

LO SCENARIO L'elettrificazione dei trasporti marittimi e della logistica a terra è anche per Enel un passaggio importante per dare un'ulteriore spinta al processo di transizione energetica in atto in altri settori industriali: Enel X e Legambiente hanno di recente condotto uno studio che traccia per la prima volta la rotta da seguire in questo ambito. L'abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network transeuropeo Ten-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635 mila tonnellate di gasolio marino. Bisognerà puntare su innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria con la creazione di corridoi green e sulla progressiva elettrificazione dei consumi attraverso l'utilizzo delle energie rinnovabili. Nel contempo lo studio di Enel X e Legambiente evidenzia che va finalizzato al più presto il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al cold ironing, in modo da renderla competitiva rispetto all'utilizzo dei motori di bordo. Dovranno poi essere introdotti schemi di finanziamento (o cofinanziamento) pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità e sarà necessario identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettrificazione. Altrettanto indispensabile lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con la rete al fine di favorire il trasporto elettrico. Mantenendo invariata la situazione attuale le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare addirittura del 250% entro il 2050, stima l'International maritime organization. Non sorprende dunque che la decarbonizzazione del settore portuale, del trasporto marittimo e della logistica di terra a esso associata figurino tra le priorità indicate nella Sustainable and smart mobility strategy europea. In Italia il prossimo passo consisterà nel definire una roadmap nazionale per l'elettrificazione dell'intero sistema.

fbis © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Prime nomine in vista del lancio del marchio dedicato al segmento delle crociere di lusso

## Gruppo Msc rafforza la squadra

*Offerta alto di gamma per clienti in cerca di nuove esperienze*

MARCO LIVI

Gruppo Msc rafforza la squadra in vista del lancio del nuovo marchio dedicato al segmento del lusso, atteso per il 2023 con la consegna della prima nave da parte di Fincantieri. Nave che sarà dotata «di 461 suite, tra le più grandi disponibili sul mercato, ognuna con balcone o terrazza fronte mare», hanno precisato con una nota dal gruppo. Michael Ungerer, ceo della nuova realtà posizionata nel segmento di lusso, ha definito le nomine come una «prima linea di manager che vanta un' esperienza cumulata superiore a 100 anni nei settori del lusso, dell' ospitalità e delle crociere, in grado di creare un' esperienza di viaggio all' insegna del lusso e del lifestyle, oltre le aspettative sia dei crocieristi più esigenti sia di chi si avvicina per la prima volta alle crociere e dei viaggiatori "nextgenlux" ansiosi di provare nuove esperienze».

Così Chris Austin (ex senior vicepresident global sales and marketing presso Seabourn Cruise Line) diventa chief of sales officer; Sarah Doyle (già vice president marketing presso Bacardi Limited Europe) è chief marketing officer; Thatcher Brown diventa commercial and strategic advisor, dopo aver ricoperto il ruolo di presidente di Dream Cruises e a.d.

di Crystal Cruises Asia presso Genting, mentre Sacha Rougier (ex managing director di Cruise Gate Hamburg) assume la carica di head of itinerary planning and shore experience. Infine, John Stoll è il nuovo destination experience advisor (in precedenza era vice president dei land programmes presso Crystal Cruises).

«Il team continuerà a crescere con la nomina di ulteriori manager nei settori delle risorse umane, del prodotto e della gastronomia. Ci stiamo preparando a condividere la nostra visione delle crociere di lusso con i nostri partner commerciali, che riveleremo nel momento in cui presenteremo la nuova flotta, composta da navi di lusso dal design innovativo», ha concluso Ungerer. «Rappresentando inoltre la sostenibilità una parte essenziale del nostro dna, dimostreremo che le nostre navi sono dotate delle tecnologie ambientali e marittime più recenti e avanzate disponibili».

© Riproduzione riservata.



### Costa Crociere rinnova i dirigenti Zanetti direttore

Genova. Costa Crociere annuncia importanti cambiamenti nella sua struttura organizzativa, «per prepararsi alla ripresa delle sue crociere e sostenere la sua crescita di lungo periodo», si legge in una nota della compagnia italiana, parte del gruppo statunitense Carnival. Mario Zanetti è stato promosso direttore generale di Costa Crociere, assumendo il ruolo che era stato temporaneamente ricoperto da Michael Thamm, Group CEO, Costa Group & Carnival Asia. Nella sua nuova posizione, supervisionerà Costa come un unico marchio in tutto il mondo, compresa l'Asia, rafforzandone la leadership in Europa, Sud America e Asia. Roberto Alberti è stato nominato chief commercial officer di Costa Crociere, posizione precedentemente ricoperta da Mario Zanetti. Assumerà la responsabilità di tutte le operazioni commerciali di Costa nel mondo, incluse vendite, revenue management e marketing, riportando a Mario Zanetti. Sia Zanetti che Alberti saranno operativi nella sede centrale di Costa Crociere, a Genova. «La pausa nelle operazioni delle nostre navi è stata un'opportunità per lavorare sul potenziamento dell'organizzazione di Costa, per rendere la nostra azienda più forte», ha affermato Thamm. «Con questa nuova organizzazione abbiamo le persone e le competenze giuste». Mario Zanetti lavora in Costa dal 1999, dove ha cominciato nell'unità Revenue Management. Nel 2017 è stato nominato direttore generale di Costa Asia. Dal luglio 2020 è tornato a Genova come Chief Commercial Officer di Costa Crociere. In Costa da oltre 15 anni, Roberto Alberti ha ricoperto diverse posizioni in Italia e all'estero. Nel 2016 è entrato a far parte dello staff del CEO riportando direttamente a Michael Thamm. Dopo aver assunto la carica di VP Strategic Development, nel 2019 è stato nominato SVP & Chief Strategy Officer del Gruppo Costa, contribuendo alla definizione del piano di sviluppo sostenibile, della strategia di mercato globale e del brand positioning.



## Costa Crociere riparte da maggio

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



## Vaccinare i marittimi, l'allarme di ICS

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





## La Gazzetta Marittima

### Focus

---

del 2020 che ha visto 400.000 marittimi bloccati a bordo di navi in tutto il mondo a causa delle restrizioni di viaggio e dei blocchi internazionali. Guy Platten ha concluso: Molti pensano che siamo in uno sprint di vaccinazione. La realtà è che siamo all'inizio di un'ultra-maratona e la gente di mare sarà la chiave per arrivare al traguardo. Dobbiamo tenerli al sicuro e che i governi facciano la loro parte assicurando che i vaccini per i marittimi siano stati approvati dall'OMS per l'uso di emergenza. Attualmente ci sono più di 50 vaccini ciascuno in diverse fasi di test e approvazione e solo alcuni di questi sono stati riconosciuti dall'OMS come idonei per l'uso di emergenza. Eppure alcuni stati stanno imponendo vaccini per i marittimi che non sono nell'elenco dei vaccini per uso di emergenza dell'OMS. Se vogliamo mantenere una forza lavoro internazionalizzata, questo deve cambiare immediatamente.

## Controlli radiometrici: Confetra scrive al Mise

Redazione

ROMA Sul tema dei controlli radiometrici in importazione, importanti per lo sdoganamento delle merci in entrata in Italia, principalmente attraverso i nostri porti, il presidente di Confetra Guido Nicolini ed il vice presidente di Confindustria Natale Mazzuca, hanno inviato una lettera al ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti e per conoscenza al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini; al direttore generale ADM, Marcello Minenna ed al presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi. Pubblichiamo di seguito il testo integrale del messaggio: Egregio Ministro, mi permetto di richiamare la Sua attenzione sulla materia dei controlli radiometrici in importazione. La normativa che riguarda questa delicata disciplina è in via di aggiornamento ed entro il 30 Aprile dovrà essere emesso un Suo decreto che fisserà le regole e l'elenco dei prodotti cui dovrà applicarsi la sorveglianza radiometrica in sede di sdoganamento presso i luoghi di entrata delle merci in Italia, principalmente porti. Da quella stessa data, qualora il decreto non venisse emanato (è previsto il concerto con i Ministri degli Affari Esteri, della Salute, dell'Ambiente, del Lavoro, la consultazione dell'Agenzia Dogane e Monopoli e dell'Ispettorato Nazionale per la Sicurezza Nucleare, nonché la notifica preventiva alla Commissione Europea!), entreranno in vigore le disposizioni del Decreto Legislativo n.101/2020 che hanno esteso a dismisura l'elenco dei prodotti assoggettati a controllo radiometrico. È urgente e necessario impedire che ciò accada, Signor Ministro, se non si vuole assistere alla paralisi logistica dei nostri porti in una fase economica e sociale già così compromessa come quella attuale: serve subito il Suo provvedimento che consenta di continuare con le attuali regole e sugli stessi prodotti i controlli radiometrici all'importazione anche dopo il 30 aprile. Si tratta in sostanza di confermare le disposizioni del DM n.100/2011 che hanno dimostrato di essere efficaci scongiurando qualsiasi rischio di contaminazione radioattiva, e come potrà confermarLe il direttore generale di ADM Minenna sono già le più severe e rigorose tra quelle adottate dai 27 Stati Membri Ue e comprendono già anche prodotti interamente in metallo. Ora non sarebbe né logico né giustificato aggravarle, così come previsto nel Decreto Legislativo n.101/2020, a tutto esclusivo danno degli interessi economici nazionali e dell'attrattività dei nostri porti. Considerando la specificità della materia e le necessarie competenze tecniche che sul campo sono esercitate dall'Agenzia Dogane e Monopoli, il suggerimento è di procedere urgentemente alla prevista consultazione dell'Agenzia che ha mostrato una notevole sensibilità alla risoluzione dei problemi e una capacità di interagire con gli operatori per garantire la fluidità dei processi logistici del Paese, concludono Guido Nicolini e Natale Mazzuca.



## Priorità ai marittimi per le vaccinazioni

*ICS Accoglie con favore la dichiarazione di 5 organismi ONU*

Redazione

ROMA Priorità ai marittimi per le vaccinazioni COVID-19. L'ICS- International Chamber of Shipping accoglie con favore la dichiarazione congiunta firmata dai capi di cinque organismi delle Nazioni Unite che chiedono di dare la priorità ai marittimi per le vaccinazioni COVID-19. L'Organizzazione mondiale della sanità, l'Organizzazione internazionale del lavoro, l'Organizzazione marittima internazionale e gli altri organismi delle Nazioni Unite hanno rilasciato oggi una dichiarazione congiunta esortando tutti gli Stati membri delle Nazioni Unite a dare la priorità alla gente di mare e agli equipaggi nei loro programmi nazionali di vaccinazione COVID-19. Gli organismi delle Nazioni Unite hanno ribadito il ruolo chiave che i marittimi svolgono nel mantenere in movimento il commercio globale durante la pandemia. Hanno riconosciuto le centinaia di migliaia di marittimi che rimangono colpiti dalla crisi del cambio di equipaggio, il che significa che non sono in grado di salire a bordo o sbarcare dalle navi. Gli Stati membri sono stati fortemente incoraggiati a intraprendere azioni urgenti per affrontare questo problema e a collaborare con le loro autorità sanitarie, di immigrazione, di controllo delle frontiere e marittime, sia a livello nazionale che locale, per sostenere i marittimi di cui il mondo ha bisogno per una ripresa socioeconomica dalla crisi causata dal COVID -19. ICS sta esortando i governi nazionali a dare ascolto a questo appello e a riconoscere gli eroi nascosti della pandemia. I marittimi hanno bisogno di vaccinazioni per consentire loro di continuare a svolgere il loro ruolo cruciale, che richiede loro di attraversare regolarmente i confini internazionali per garantire che le catene di approvvigionamento siano mantenute. Guy Platten, segretario generale dell'ICS, ha commentato: Ad oggi, l'attuale crisi del cambio dell'equipaggio della navigazione è rimasta in gran parte ancora invisibile al grande pubblico. L'equipaggio sta lavorando duramente in tutto il mondo per mantenere in movimento il commercio globale, con 200.000 marittimi attualmente colpiti da restrizioni eccessivamente rigide che impediscono loro di imbarcare o sbarcare dalle navi. ICS e altre organizzazioni hanno fatto pressioni per ottenere questo riconoscimento per i marittimi e invitiamo i governi di tutto il mondo a dare ascolto alla chiamata delle Nazioni Unite e riconoscere il fatto che i programmi di vaccinazione di successo si baseranno su quegli eroi nascosti che forniscono i vaccini e il DPI al mondo. I marittimi sono una parte vitale della campagna vaccinale e devono essere vaccinati e non dimenticati. L'incidente del Canale di Suez in corso ha ricordato ai governi e ai mercati quanto sia importante la navigazione globale per le catene di approvvigionamento. I marittimi continuano a lavorare per mantenere il commercio globale, in circostanze eccezionali e l'incidente di Suez non farà che aggravare la già grave crisi del cambio dell'equipaggio. I marittimi non devono essere dimenticati non appena il canale sarà di nuovo aperto e chiediamo ai governi di agire con urgenza in base a queste importanti raccomandazioni. La dichiarazione congiunta degli organismi delle Nazioni Unite ha inoltre riconosciuto la necessità di un sistema globale interoperabile di certificati COVID per consentire ai marittimi di continuare ad attraversare le frontiere quotidianamente. I firmatari della dichiarazione congiunta sono: Fang Liu, Segretario generale dell'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO); Guy Ryder, Direttore generale dell'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO); Kitack Lim, segretario



generale dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO); Tedros Adhanom Ghebreyesus, Direttore generale dell'Organizzazione mondiale della sanità (OMS); e Antonio Vitorino, Direttore Generale dell'Organizzazione Internazionale per le Migrazioni (IOM).

---

