



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 30 marzo 2021**



Prime Pagine

30/03/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 30/03/2021	10
30/03/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 30/03/2021	11
30/03/2021	Il Foglio Prima pagina del 30/03/2021	12
30/03/2021	Il Giornale Prima pagina del 30/03/2021	13
30/03/2021	Il Giorno Prima pagina del 30/03/2021	14
30/03/2021	Il Manifesto Prima pagina del 30/03/2021	15
30/03/2021	Il Mattino Prima pagina del 30/03/2021	16
30/03/2021	Il Messaggero Prima pagina del 30/03/2021	17
30/03/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 30/03/2021	18
30/03/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 30/03/2021	19
30/03/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 30/03/2021	20
30/03/2021	Il Tempo Prima pagina del 30/03/2021	21
30/03/2021	Italia Oggi Prima pagina del 30/03/2021	22
30/03/2021	La Nazione Prima pagina del 30/03/2021	23
30/03/2021	La Repubblica Prima pagina del 30/03/2021	24
30/03/2021	La Stampa Prima pagina del 30/03/2021	25
30/03/2021	MF Prima pagina del 30/03/2021	26

Trieste

30/03/2021	Il Piccolo Pagina 19	<i>MASSIMO GRECO</i>	27
<hr/>			
Firmato il patto anti allagamenti per salvare il Borgo Teresiano			

Venezia

30/03/2021	Corriere del Veneto Pagina 10	<i>F. B.</i>	29
<hr/>			
Porto, verso la gara per gestire le crociere Le manovre su Vtp			

30/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	30
	«Concessione illegittima a Vtp Lo avevo scritto all' Anac nel 2015»		
29/03/2021	e-gazette		32
	Venezia. Il Governo ha deciso di allontanare le navi da crociera, approderanno a Marghera. Ma intanto		
29/03/2021	Ansa		34
	Nave urta cargo in porto Marghera, nessun ferito		
30/03/2021	Corriere del Veneto Pagina 10	<i>Giacomo Costa</i>	35
	Nave di soda sbatte contro un cargo in banchina		
30/03/2021	Il Gazzettino Pagina 36		36
	Scontro al Porto, nave squarciata		
30/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 25		37
	Incidente nautico al Porto Nave porta rinfuse urta cargo		

Savona, Vado

30/03/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 17	<i>AL. PAR.</i>	38
	«Non pensavamo di dover garantire il passaggio anche fuori stagione»		
30/03/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 17	<i>ALBERTO PARODI</i>	39
	Accessi al mare off limits dalla passeggiata Controlli a tappeto della Finanza sui Bagni		
30/03/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 24	<i>MATTEO DELL' ANTICO</i>	41
	Berta: «Crociera, settore vitale per Savona»		
30/03/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 36		43
	Controlli della Finanza sull' accesso all' arenile		
29/03/2021	Savona News		44
	Fiera di Genova: al via l' operatività dell' hub vaccinale del padiglione Jean Nouvel (FOTO e VIDEO)		

Genova, Voltri

29/03/2021	Ansa		45
	Suez: porto Genova "Nessuna perdita di traffici ma congestione"		
30/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 12	<i>GILDA FERRARI</i>	46
	Ma ora i porti liguri temono l' ingorgo in mare e in strada		
30/03/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 41	<i>ALESSANDRA PIERACCI</i>	47
	Genova in attesa "Pronti a evitare nuovi ritardi"		
30/03/2021	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 11		48
	In porto serve un patto per affrontare il super lavoro post Suez		
29/03/2021	BizJournal Liguria		50
	Sbloccato Suez, ma possibili problemi sull' export nei porti liguri		
29/03/2021	Corriere Marittimo		52
	Ripercussioni del blocco di Suez sui porti liguri - Container, a rischio congestione le banchine		
29/03/2021	Genova Post	<i>Redazione</i>	54
	Suez, la Ever Given ha iniziato a muoversi: possibile sblocco del canale in giornata		
29/03/2021	Il Vostro Giornale		55
	La Ever Given si è mossa: possibile sblocco del canale di Suez in giornata		
29/03/2021	PrimoCanale.it		56
	Suez, porto Genova: nessuna perdita di traffici, ma congestione		
29/03/2021	Ship Mag		57
	Caso Suez, Messina: Possibili ingorghi nei grandi terminal come PSA a Genova. Pessina: Centrale il ruolo della CULMV		
29/03/2021	Shipping Italy		58
	Timori e contromisure dei porti di Genova per affrontare l'ondata di container in arrivo con la riapertura di Suez		

30/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 16		60
Tavolo permanente per la pace in porto			
29/03/2021	Ansa		61
Senza contratto da 2 anni, sciopero logistica e trasporti			
30/03/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		62
Lavoro sui moli "Bucci convochi un tavolo con i privati"			
30/03/2021	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 11		63
Primo giorno di sciopero e varchi bloccati			
29/03/2021	Genova24	<i>Redazione</i>	64
Lavori in porto, i sindacati incontrano Bucci per aprire un tavolo permanente			
29/03/2021	La Voce di Genova		65
Lavoro in porto: Filt Cgil - Fit Cisl e Uiltrasporti Uil incontrano il Sindaco Bucci per promuovere l'apertura di un tavolo permanente sulle molteplici vicende del lavoro portuale			
29/03/2021	PrimoCanale.it		66
Porto Genova, tavolo permanente sul lavoro per riportare pace sulle banchine			
29/03/2021	Ship Mag		67
Genova, CULMV: rinnovato sino al 30 giugno il contratto di 100 lavoratori somministrati			
30/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 21	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	68
«Una rivoluzione che vale 2,7 miliardi»			
30/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 21	<i>MATTEO DELL'ANTICO</i>	70
«È una stagione di grandi progetti Finalmente si smette di mugugnare»			
30/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 22	<i>A. GH.</i>	71
La super-diga che rilancerà il porto di Genova			
30/03/2021	Il Secolo XIX Pagina 22	<i>ALBERTO GHIARA</i>	73
«Un'opera vitale per restare sul mercato Ma durante i lavori l'attività va garantita»			
30/03/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		75
Crociere, ripartenza a bassa velocità una sola nave in mare			

La Spezia

30/03/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 17	<i>MARCO TORACCA</i>	77
«Contratti da adeguare e viaggi da incubo» I camionisti spezzini paralizzano il porto			
29/03/2021	Citta della Spezia		79
Sommariva: "Porto col motore impallato, ripartire subito"			

Ravenna

30/03/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 11	<i>ANDREA TARRONI</i>	81
Micoperi ricorre al Tar: «Berkan B, non abbiamo rinunciato all'appalto»			
30/03/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 14		82
«Cosa passerà attraverso il ponte Teodorico? Temo un'altra Viareggio»			
29/03/2021	Ravenna Today		83
Molo di Porto Corsini, Ancisi (LpRa): "Rinviata ancora la protezione completa"			
29/03/2021	ravennawebtv.it		85
Ancisi (LpRa): Dai sacchi alle paratie. Rinviate ancora la protezione completa di Porto Corsini dal Candiano			
29/03/2021	Shipping Italy		87
Micoperi rinuncia alla rimozione della Berkan B. Appalto da rifare per l'AdSP di Ravenna			

Marina di Carrara

30/03/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 24	<i>L.R.D.</i>	88
Erosione, ambiente e pescaggio Ecco su cosa si combatterà			

30/03/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 24	<i>LIBERO RED DOLCE</i>	89
<hr/>				
30/03/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 25	<i>LUCA BARBIERI</i>	90
<hr/>				
30/03/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 25	<i>LIBERO RED DOLCE</i>	91
<hr/>				
30/03/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 36		93
<hr/>				
30/03/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 44		95
<hr/>				
30/03/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 45		97
<hr/>				
30/03/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 45		98
<hr/>				
30/03/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 45		99
<hr/>				
29/03/2021	Informazioni Marittime			100
<hr/>				
29/03/2021	Messaggero Marittimo		<i>Giulia Sarti</i>	101
<hr/>				
29/03/2021	Shipping Italy			102
<hr/>				

Livorno

30/03/2021	Il Tirreno	Pagina 11		103
<hr/>				
30/03/2021	Il Tirreno	Pagina 16		104
<hr/>				
29/03/2021	Il Nautilus		<i>Redazione</i>	105
<hr/>				
29/03/2021	Ansa			109
<hr/>				
29/03/2021	Informatore Navale			110
<hr/>				
29/03/2021	Informazioni Marittime			111
<hr/>				
29/03/2021	Messaggero Marittimo		<i>Vezio Benetti</i>	112
<hr/>				
29/03/2021	Port News		<i>di Redazione</i>	113
<hr/>				
29/03/2021	Shipping Italy			114
<hr/>				
29/03/2021	Sea Reporter			115
<hr/>				

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

30/03/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 59		116
<hr/>				

30/03/2021 **Il Messaggero (ed. Civitavecchia)** Pagina 62 117
Fiumicino, chiusa la passeggiata sul molo Sud: l' Autorità marittima contro gli
assembramenti

29/03/2021 **CivOnline** 118
Porto ed Enel: i consiglieri del centrosinistra tracciano il futuro

Napoli

30/03/2021 **La Repubblica (ed. Napoli)** Pagina 6 119
Napoli Est, le rovine della città interrotta "Ma si può ripartire"

Brindisi

29/03/2021 **Brindisi Report** 122
Cippato per centrali a biomasse: nuovi traffici dal porto di Brindisi

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

29/03/2021 **Il Lametino** 123
Tavolo su Porto di Gioia e Corap, Spirlì: "Al lavoro per nuovi progetti"

29/03/2021 **Reggio Tv** *Redazione ReggioTV* 124
Tavolo tecnico in Regione sul Porto di Gioia Tauro e Corap

29/03/2021 **Stretto Web** 125
Regione Calabria: tavolo su porto di Gioia Tauro e Corap. Spirlì: "al lavoro per
nuovi progetti" [VIDEO]

29/03/2021 **Zoom 24** *redazione* 126
Regione, tavolo su porto Gioia e Corap, Spirlì: "A lavoro per nuovi progetti"

Olbia Golfo Aranci

29/03/2021 **Olbia Notizie** *Redazione* 127
Controlli a tappeto nei porti e aeroporti sardi per il rispetto delle normative anti-
covid

Cagliari

30/03/2021 **L'Unione Sarda** Pagina 7 128
Trasporto merci, due mobilitazioni nell' Isola

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

30/03/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 22 129
«Nuovo edificio in Fiera Si può bloccare la concessione edilizia»

30/03/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 23 130
Quel degrado che impera alla foce dell' Annunziata

30/03/2021 **Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)** Pagina 25 131
Lettera alla Carfagna: nel Recovery anche approdi e Zes

29/03/2021 **Corriere Marittimo** 132
AdSP Stretto, Mega: "Collegamento Messina-Reggio Calabria a gestione
pubblica"

Augusta

29/03/2021 **Messaggero Marittimo** Redazione 134
Augusta: porto del futuro per l'economia?

Palermo, Termini Imerese

30/03/2021	MF Pagina 2	<i>ANTONIO GIORDANO</i>	135
<hr/> Interfaccia da 35 mln per il porto di Palermo			
30/03/2021	MF Pagina 2		136
<hr/> Musumeci: Sicilia attrattiva con le infrastrutture			
30/03/2021	La Sicilia Pagina 6		137
<hr/> Musumeci rilancia «Confronto Ue-Roma sulle infrastrutture»			
30/03/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 9		138
<hr/> Presentato il progetto esecutivo dell' interfaccia tra porto e città			
29/03/2021	(Sito) Adnkronos		140
<hr/> Porti, Monti (Adsp): 'Piano investimento da oltre 400mln per Palermo e Termini Imerese'			
29/03/2021	(Sito) Adnkronos		141
<hr/> Presentata la nuova interfaccia del porto di Palermo, progetto da 35 mln			
29/03/2021	Ansa		142
<hr/> Porti: investimenti per 400 mln su Palermo e Termini Imerese			
29/03/2021	Ansa		143
<hr/> Porti: Autorità Palermo presenta la rigenerazione del fronte mare			
29/03/2021	Ansa		144
<hr/> Porti: Autorità Palermo presenta rigenerazione fronte mare			
29/03/2021	AudioPress	<i>Audiopress</i>	145
<hr/> Porti, a Palermo una nuova 'Interfaccia' da 35 milioni			
29/03/2021	FerPress		146
<hr/> Piano strategico portuale: Orlando ringrazia Autorità di sistema portuale per rinvio approvazione in attesa della posizione dei Comuni			
30/03/2021	Giornale di Sicilia Pagina 15		147
<hr/> Turismo e verde, il porto cambia volto			
29/03/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	149
<hr/> AdSP del Mare di Sicilia occidentale: Presentato all' Europa il progetto esecutivo di interfaccia porto-città			
29/03/2021	IL Sicilia	<i>Marianna Grillo</i>	153
<hr/> Palermo Porto d' Europa, Monti (AdSP) e Musumeci: "Roma e Bruxelles indichino il futuro della Sicilia"			
29/03/2021	Italpress		155
<hr/> Porti, a Palermo una nuova "Interfaccia" da 35 milioni			
30/03/2021	La Repubblica (ed. Palermo) Pagina 9		156
<hr/> Terrazze, verde e rampe così la zona del porto cambierà in due anni			
29/03/2021	LiveSicilia	<i>redazione</i>	158
<hr/> Porti, a Palermo e Termini investimenti per 400 milioni di euro			
29/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	160
<hr/> Palermo: presentato progetto interfaccia porto-città			
29/03/2021	Nuovo Sud		164
<hr/> Porti, investimenti per 400 milioni di euro su Palermo e Termini Imerese			
29/03/2021	Prima Tv		165
<hr/> Porti, a Palermo una nuova 'Interfaccia' da 35 milioni			
29/03/2021	Ship Mag		166
<hr/> Palermo, Monti presenta il progetto del nuovo waterfront. E annuncia: Il 25 giugno sarà inaugurata la Stazione Marittima			

Focus

30/03/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 10	<i>Roberto Bongioni</i>	168
Nave portacontainer disincagliata, il Canale di Suez torna navigabile			
30/03/2021	Corriere della Sera Pagina 17	<i>Marta Serafini</i>	169
Sbloccato il mega cargo Riapre il canale di Suez (con 400 navi in fila)			
30/03/2021	Il Giornale Pagina 15	<i>Chiara Clausi</i>	171
L' Ever Given ora è libera: riapre il canale di Suez Ma la normalità è lontana			
30/03/2021	Il Messaggero Pagina 10		172
Sbloccata la Ever Given riprende il traffico a Suez Centinaia di navi in coda			
30/03/2021	La Repubblica Pagina 16	<i>DI ETTORE LIVINI</i>	173
Ever Given via da Suez Merito della luna piena			
30/03/2021	La Stampa Pagina 16		174
Liberata la Ever Given riprende il traffico nel Canale di Suez			
29/03/2021	Ansa		176
Suez: '3,5 giorni per smaltire traffico dopo fine operazioni'			
29/03/2021	Corriere Marittimo		177
L'ANALISI / Incidente Suez: Conseguenze e danni da ritardo - Contratti, penali e rischio pirateria			
29/03/2021	Corriere Marittimo		180
Liberato il Canale di Suez, disincagliata la nave Ever Given			
29/03/2021	FerPress		181
Federagenti: caso Ever Given torna a evidenziare ruolo di Suez e la sua fragilità dimenticata dai tempi della Guerra dei Sei giorni			
29/03/2021	Il Nautilus	<i>Abele Carruezzo</i>	182
Ever Given: finisce un incubo			
29/03/2021	Informare		183
A fine mattinata potrebbero concludersi con successo le operazioni per riattivare il traffico marittimo nel canale di Suez			
29/03/2021	Informare		185
Il presidente egiziano dichiara risolta con successo la crisi del canale di Suez			
29/03/2021	Informare		186
Santi (Federagenti): il canale di Suez meriterebbe un osservatorio permanente			
29/03/2021	Informazioni Marittime		187
Ever Given è tornata a galla			
29/03/2021	Informazioni Marittime		188
Blocco di Suez, Federagenti: "Senza trasporti marittimi l' Italia collassa"			
29/03/2021	Informazioni Marittime		189
Canale di Suez verso l' apertura. Maersk: "12/24 ore"			
29/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	190
Autotrasporto merci e logistica in sciopero			
29/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	191
Blocco Canale di Suez: quanto ne risentiamo?			
29/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	192
Ripresi i transiti nel Canale di Suez			
29/03/2021	Ship Mag		193
Canale di Suez, Ever Given liberata. Il traffico è ripreso			
29/03/2021	Ship Mag		194
Crisi di Suez e rotta del Capo di Buona Speranza, Sealnt: In vista gravi carenze sulla capacità delle navi			
29/03/2021	Ship Mag		195
Canale di Suez, la nave non è più incagliata. Ma il ritorno alla normalità è ancora lontano			

29/03/2021	Ship Mag		196
<hr/>			
29/03/2021	Shipping Italy		197
<hr/>			
29/03/2021	Shipping Italy		198
<hr/>			
29/03/2021	Shipping Italy		199
<hr/>			
30/03/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 19	200
<hr/>			
29/03/2021	Notiziario Assoport		201
<hr/>			



Shopper: le imprese cercano un accordo su misura con l'ennesimo sindacato di comodo. Ma dal Tribunale di Milano arriva lo stop: contratto antisindacale



Martedì 30 marzo 2021 - Anno 13 - n° 88
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 358/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 1/16/2009

CHIUSURE & VACCINI

Salvini si arrende a Draghi. Saltaflia boom in 2 regioni



◉ MANTOVANI, RONCHETTI E SALVINI A PAG. 4-5

IL "GRECO" EUROPEO

"Lobby e conflitti d'interessi: l'Italia faccia una legge"

◉ DELLA SALA A PAG. 2-3

"SOLDI PER MIGRANTI"

Casarini e "Mare Ionio": il Ricsame avalla il sequestro

◉ CAIA A PAG. 10

IL CASO DI ARCHEGOS

Il fondo specula e Goldman frega CreditSuisse&C.

◉ BORZI A PAG. 11

LA TELE-STATISTA

Maria Meghan Boschi ci parla dell'"aggeggino"

» Selvaggia Lucarelli

Se c'è una grande qualità che bisogna riconoscere a Renzi e ai suoi fedelissimi, è la profonda empatia col Paese. Questa capacità di comprendere le ferite dei cittadini, di prenderli per mano nei momenti duri, di nuotare nel loro stesso mare. Questo fine settimana, mentre Draghi ci diceva di tenere duro, Matteo si trovava al Gp del Bahrein e Maria Elena negli studi di Verissimo. **SEGUÌ A PAG. 16**



ITALIA CASTA Il senatore italo-vivo ai box della Formula 1

Renzi non spiega il Bahrein Marattin, multa per il pranzo

■ In viaggio con l'imprenditore Campinotti come "agente diplomatico". I 5S: "Dica se si è vaccinato". Il parlamentare di Iv. Invece, beccato dai carabinieri nel party in terrazza

◉ PROIETTI, RODANO E VERGINE A PAG. 2-3



L'effetto Brian

» Marco Travaglio

Giuro che non ce l'ho con Draghi. Scrivo per il suo bene, alla luce dei sondaggi che lo danno in calo per colpa non sua (è lì da un mese e mezzo), ma dei suoi amici di lingua che si stanno rivelando i suoi peggiori nemici. Mi spiego: se tutti scrivono ogni giorno che "accelera sui vaccini" col famoso "cambio di passo" e le inoculazioni traccheggiano, la gente non pensa che sia per le poche dosi e per le solite Regioni: pensa di avere scambiato un freno a mano per un acceleratore, cioè che sia colpa sua. Se poi qualunque banalità esce dalla sua bocca (quandoque *bonus dormitat Homerus*, ed era Omero) diventa una frase geniale ed epocale, nessuno si accorgerà di quelle geniali ed epocali. È l'effetto Brian di Nazareth, il personaggio dei Monty Python scambiato per il Messia da una turba di squilibrati che gridavano al miracolo per qualunque sua banalità, anche se diceva che le bacche di ginepro crescono sui cespugli di ginepro. Se i media annunciano il "blocco delle esportazioni dei vaccini", "scoperto il deposito segreto dei vaccini ad Anagni", "lo schiaffo di Anagni" come se AstraZeneca fosse papa Bonifacio VIII e Draghi fosse Gino Bombaci, la gente pensa di aver risolto il problema: vallo a spiegare che le fiare erano ad Anagni perché dovevano essere ad Anagni e tutto continua come prima.

Se Draghi dice che il Mezzogiorno è importante, sai che novità: lo dicevano già Franchetti e Sonnino nel 1875. Giusto, per carità, ma aprirsi paginoni con titoli roboanti tipo "Draghi, missione Sud: La ripresa dell'Italia passa dal meridione" (sempre *Rep*) e "Draghi: spinta per il Mezzogiorno" (*Corriere*) fa ridere. Se Letta parla con Draghi (*Foglio*) è normale, ci parlano in tanti, mica gli è apparsa la Madonna. Domenica mi ha affascinato, rapito, paralizzato un'intera pagina del *Corriere* dal titolo: "Il messaggio di Draghi a (tutti) i partiti: se mi convincerò un'idea intendo seguir-la" (sottinteso: *meccaniti*). L'ho letto riletto, girato e rigirato. Ma -confesso la mia inadeguatezza- non sono proprio riuscito a capire dove fosse il lampo di genio. Anche a me, nel mio piccolo, capita di seguire le idee che mi convincono e, viceversa, di ignorare quelle che non mi convincono. Anzi, dirò di più: mi parrebbe strano il contrario e mi preoccuperei se il Premier Migliore seguisse idee che non lo convincono. Ma non mi sono mai sognato di candidarmi a Bankitalia, alla Bce o a Palazzo Chigi per così poco. E ho il vago sospetto che lo stesso atteggiamento mentale che condivido con Draghi ci accomuni ad alcuni miliardi di esseri umani. Poi, certo, ci sono pure gli spiriti bizzarri che seguono rigorosamente ed esclusivamente le idee che non li convincono. Ma non si può avere tutto, dalla vita.

SORPRESA DI PASQUA QUANTO ARRIVA A BAR, RISTORANTI&C.

Di Sostegni, meno soldi dei di Ristori



PENALIZZATI I PICCOLI ADDIRITTURA AUMENTATI I FONDI ALLE GRANDI IMPRESE. E A QUELLE MINORI I RIMBORSI SONO TAGLIATI DELLA METÀ O UN TERZO

◉ DE RUBERTIS E ROTUNNO A PAG. 6-7

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Pd, ipocrisia rosa a pag. 11
- Spinelli Conte il maratoneta a pag. 17
- Viroli Letta sbaglia su Renzi a pag. 9
- Esposito Le balle su Palamara a pag. 9

NEL CAMPO DI AL HOL

In Siria l'Isis risorge con le "mantidi": 47 morti e 9 arresti

◉ ARGENTIERI A PAG. 14



L'UMORISTA SCOMPARSO

"Vaime, un comico serissimo": gli amici ricordano Enrico

◉ ANTONIUCI A PAG. 18

La cattiveria

Renzi in Bahrein al Gran Premio di Formula 1. Del resto anche Italia Viva è una monoposto

WWW.FORUM.SPINOZA.IT





IL FOGLIO

quotidiano



ANNO XXVI NUMERO 75

DIRETTORE CLAUDIO CERASO

MARTEDÌ 30 MARZO 2021 - € 1,80

Oggi pure gli horror hanno una coscienza politica. Ecco i "jeans assassini", ma gender inclusive, e i migranti accolti, ma in case stregate

I nostri maraboni per primi, nel film horror. Se per comunisti riusciamo ad arrivare fino alla fine, veniamo ammazzati da lui. Po è stato per la regola numero uno la nostra assenza di spettatori, criticata dalla parodia di Wes Craven, "Scream" (in...)

troppo maschilista (diciamo il giusto, il terror viene dalla donna), "Camdaman", altro horror del colto da Nia DeCasta, è rimasto impigliato nella parodia, lo vedremo in estate.

la donna con i suoi pochi doneri (ha indossato i jeans della ditta, ma ruggine - crumè) - alla stagione precedente). Sta per essere lanciato un nuovissimo modello "gender inclusive", capace di adattarsi a qualsiasi fisico.

ma a scherzare in Inghilterra, dopo un viaggio tremendo. Un po' di tempo al centro d'accoglienza, e con lo stato di rifugiati arriva: la scarpata con popolare, assieme a 74 sterline al giorno.

Piano vaccini, e non solo

Riaperture solo a fine aprile: Draghi cerca la pace con le regioni

Rigore dopo Pasqua. Ma mercoledì nel decreto potrà esserci uno spazio di "già". La Lega vs Speranza

"Immunità entro luglio"

Roma. A difarsi di quel che Mariastella Gelmini ha spiegato ai suoi deputati lombardi, si tratterebbe più che altro di un gioco delle parti. Perché i governatori sanno - è il ragionamento della ministra che al dialogo con le regioni sovrintende - che questo governo, a differenza del precedente, è assunto sin dall'inizio la responsabilità di disporre le chiusure perché i dati sui contagi lo esigevano. È dunque essenziale, dall'anno della scelta, la parte in commedia che è più comodo recitare, specie per i presidenti di regione di centrodestra, è quello di contestare la scelta. E però, siccome anche dalla forma passa la sostanza di un rapporto sempre più conflittuale tra Roma e il resto del paese, Mario Draghi ha tenuto subito, aprendo il vertice coi governatori, a ridimensionare la portata delle critiche che, nell'Asa del Senato, la scorsa settimana ha rivolto alle regioni. "Dobbiamo anzi tornare tutti da questa parte, perché il comune impegno è di assicurare non solo la sicurezza e la salute ma anche la ripresa dell'attività economica".



MARIO DRAGHI

M5s, l'ultima offerta

Grillo media tra Casaleggio e Conte: pronta la proposta dell'ex premier a mister Rousseau

Roma. Non è il triangolo di Renato Zero, ma in apparenza è quello scarno, con tutti i lati disuguali: Beppe Grillo, Giuseppe Conte, Davide Casaleggio. Passato, presente e futuro del M5s che si mischiano tra di loro, scambiandosi i ruoli e creando una confusione tale che alla fine nessuno si fida dell'altro. O forse è tutto un grande gioco delle parti. L'ex premier era pronto dopo Pasqua a mostrare come nuovo capo del Movimento forte della benedizione covata popolare di tutti i big, gli stessi che adesso Grillo vuole decapitare in vista delle prossime elezioni. In mezzo - eccolo il triangolo - c'è Casaleggio, e a Conte questa settimana farà l'ultima offerta: è l'accordo o c'è il tribunale. (Continuati segue nell'inserto III)

Dopo Mattarella

Il Pd punta a un M5s pacificato e a guida Conte. Anche per riuscire a portare Prodi al Colle

Al Nazareno c'è una certa preoccupazione per le fibrillazioni, le divisioni e le polemiche in atto tra i Cinque stelle. Il Pd tira perché Giuseppe... PASSEGGIATE ROMANE Conte si insediò presto e senza troppi accenti alla guida del Movimento. I grillini guidati dall'ex premier rappresentano infatti un tassello importante del puzzle che Enrico Letta sta, pazientemente e tenacemente, componendo. È noto che perché l'appoggio dei pentastellati è importante per vincere le elezioni amministrative di ottobre.

Il Pd (ri)cambia nome

Già Zingaretti voleva ribattezzarla. Ora tocca a Letta. In pratica è una sindrome

Cristiano Vigorelli (cambia il nome al partito già quadrinominato. Ora si vogliono chiamare "socialisti", Così, Seco, T3 democratici, Pano, L'im...)

Andrea's Version

Subito il vaccino ai magistrati. È giusto e urgente, assolutamente urgente. Portano che all'Anm sono svegli e hanno a cuore il bene del paese. Ecco allora che il generale Figliuolo, per accedere in maniera significativa (incolazione rapida dovuta alle toghe della nazione, potrebbe prendere in considerazione l'ipotesi di applicare significative dosi di AstraZenca ai normalisti nistri delle sue magistrature: una dose, uno proiettile, un'altra dose, un altro proiettile, terza dose col terzo proiettile e via così. Nella speranza, come noi tutti abbiamo fiducia nella giustizia, che loro nella Sicilia.

LA PANDEMIA GIUDIZIARIA

Perimetri violati, complotismi, presunzione di colpevolezza, supplenze, intoccabilità. Oltre ai vaccini dell'Anm e a Gratteri c'è di più. I vizi del cireo medicogiuristi mostrati da pandemia

Tra i molti effetti collaterali prodotti dalla pandemia ce n'è uno importante che riguarda il modo in cui il Covid-19 si è trasformato in un incredibile stress test capace di mettere in luce tanto i vizi quanto le virtù del nostro paese. La pandemia, lo sappiamo, è stata uno stress test sull'organizzazione della nostra sanità, sulla flessibilità del nostro lavoro, sulla leggerezza della nostra classe dirigente, sulla prontezza della nostra classe politica, ma è stata uno stress test anche per misurare il buon funzionamento di un altro essenziale tassello della nostra società: il modo in cui il nostro paese che negli ultimi giorni di se per se per ragioni sbiadite la magistratura. Si è parlato molto di un altro essenziale tassello della nostra società: il modo in cui il nostro paese che negli ultimi giorni di se per se per ragioni sbiadite la magistratura. Si è parlato molto di un altro essenziale tassello della nostra società: il modo in cui il nostro paese che negli ultimi giorni di se per se per ragioni sbiadite la magistratura.

In assenza di una qualche forma di dolo o di colpa grave da parte dello stesso potere? Vizi che la tendenza ad alimentare la commedia giudiziaria piuttosto che a combatterla. In questa storia, naturalmente, c'entra anche il caso Gratteri e la sua scelta di firmare la prefazione a un libro scritto da due autori convinti che la pandemia sia "uno strumento di ingegneria sociale che serve per realizzare un colpo di stato globale", che il "macabro scoppio dei camion dell'Espresso" che portavano le salme a Bergamo "sia stata una messa in scena "per convincere la città dell'esistenza della peste" e che i vaccini possono "trasformare l'uomo in ogni". Ma la storia di Gratteri è solo l'ultimo tassello di un mosaico di "scandali", provava a spiegare all'amante i fasti dell'economia del boom con la chiusura e la riapertura di Suez. Anche lui era un profeta della globalizzazione. Il M5s è del 1954, il suo avvio è un riflesso della crisi innescata dalla nazionalizzazione del canale voluta dal presidente egiziano, Nasser, o Suez era sulla bocca di tutti. Incapace di farcela, il presidente della regione Lazio, Nicola Zingaretti, era al leader della Lega Matteo Salvini e quella di Fratelli d'Italia Giorgio Meloni, proseguiva da mesi il pressing su Conte per ottenere un rapido via libera. Il tutto è culminato con l'annuncio del presidente della regione Campania, Vincenzo De Luca, di aver chiesto un accordo per l'acquisto di dosi da utilizzare una volta arrivata l'autorizzazione dell'Ena. (Riduzione segue nell'inserto III)



Il bello del rischio

Il fascino perverso dell'ingorgo di Suez spiegato con la Ducati e un libro di Ulrich Beck

Domenica si Francesco "Pecor" Bagagnoli si è preso un bel rischio: riuscire a portare la sua Ducati sul proprio del MotoGP del Qatar, proprio...)

L'età della suscettibilità di Gabriele "Madia" Muccino

La critica ha stroncato il film: andò in basso in la-cinema non sono io, ma la vostra credibilità, smarrita peraltro tempo. In effetti, dal 2003, diciotto anni. Per dire: Draghi ancora non era manco a Banca d'Italia, così, ferito nell'ovvero come Michelangelo, se l'era preso persino coi rivali, i Fratelli D'innocenza: "Sto provando a guardare da stamattina "Favolacce". Non lo sono ancora riuscito a finire. Sarà poco intelligente o cieco? Per comprendere la grandezza?". E infine: "Se posso dirlo tutta e fino in fondo, tutto questo politicamente corrotto, è la tomba dell'arte". Paura De-nessi si sarà messa a piangere, con il Dora Sbera scherzando nelle sue migliori interpretazioni. (Maurizio Crippa)

Il gombolito di Suez

Più il mondo è complesso più irrazionale ci seduce. Basterebbe studiare Storia e Geografia

Davanti alle immagini delle torri di container e del cargo in doppia fila, bloccati dal gombolito di Suez, pensavo come tutti all'impatto della globalizzazione nelle nostre vite, cioè alle scorie della mia credenza shabby chic, "effetto anitaco", ordinata su Amazon tre settimane fa. Sarebbe già arrivata se non si fosse messa di traverso la Ever Given, e a quest'ora avrei finito il trasloco. Non ero andato da Ikea anche per evitarmi l'ingorgo sul Grande raccordo anulare, mi sono ritrovato travolto in quello di Suez. Un manifesto della globalizzazione. Ne "l'vedovo", il capovolgimento di Dino Risi, l'improvvisa chiusura del canale di Suez incombe sulle finanze di Alberto Sordi, romano trapiantato a Milano nel 1960. "Prima me lo chiedono, poi lo riaprite, proprio nel momento in cui sto speculando sulla benzina". Sono i "criceti" della globalizzazione. Ne "l'vedovo", il capovolgimento di Dino Risi, l'improvvisa chiusura del canale di Suez incombe sulle finanze di Alberto Sordi, romano trapiantato a Milano nel 1960. "Prima me lo chiedono, poi lo riaprite, proprio nel momento in cui sto speculando sulla benzina". Sono i "criceti" della globalizzazione. Ne "l'vedovo", il capovolgimento di Dino Risi, l'improvvisa chiusura del canale di Suez incombe sulle finanze di Alberto Sordi, romano trapiantato a Milano nel 1960. "Prima me lo chiedono, poi lo riaprite, proprio nel momento in cui sto speculando sulla benzina". Sono i "criceti" della globalizzazione.

Sputnik lo straniero

Il Cremlino deve importare dosi da usare in Russia. I contratti con Cina, Corea del sud e India

Roma. La scorsa settimana il ministro degli Esteri russo, Sergej Lavrov, è partito per due viaggi. Uno in Corea del sud - era da otto anni che non recava in visita a Seul. L'altro a Pechino, durante il quale si è lasciato fotografare con la mascherina con su scritto il PCCN (Partito Comunista) e rendere più tollerante di Mosca nei confronti dell'Asia, negli ultimi tempi, potrebbe essere la dipendenza della Russia nei confronti di cinesi e coreani per l'importazione delle dosi di Sputnik V. Per quanto il Cremlino abbia cercato di fare del vaccino russo uno strumento di soft power, continua ad avere grandi difficoltà di produzione. (Riduzione segue nell'inserto III)

CureVac vs Sputnik

Perché la politica vuole il vaccino russo anziché quello europeo, già acquistato dall'Ue?

Roma. Come si spiega il crescente interesse di lunga parte della politica italiana nei confronti del vaccino russo Sputnik? Del presidente della regione Lazio, Nicola Zingaretti, era al leader della Lega Matteo Salvini e quella di Fratelli d'Italia Giorgio Meloni, proseguiva da mesi il pressing su Conte per ottenere un rapido via libera. Il tutto è culminato con l'annuncio del presidente della regione Campania, Vincenzo De Luca, di aver chiesto un accordo per l'acquisto di dosi da utilizzare una volta arrivata l'autorizzazione dell'Ena. (Riduzione segue nell'inserto III)

Putin loves Giunta

La Russia sta già con i generali birmani, non si spreca mai una repressione violenta

Roma. La Russia è l'alleato più vicino alla giunta golpista del Myanmar che da due mesi reprime le proteste nelle strade e i manifestanti che chiedono il ritorno alla democrazia. Il governo di Vladimir Putin ha detto di non avere una politica per comportarsi così, perché se c'è una cosa che il decennio tra il 2011 e il 2021 ha insegnato a tutti è che i regimi dispotici a resistere a lungo sono quelli che si sono basati sulla repressione violenta. (Riduzione segue nell'inserto III)

CureVac vs Sputnik

Perché la politica vuole il vaccino russo anziché quello europeo, già acquistato dall'Ue?



VLADIMIR PUTIN

Putin loves Giunta

La Russia sta già con i generali birmani, non si spreca mai una repressione violenta

Roma. La Russia è l'alleato più vicino alla giunta golpista del Myanmar che da due mesi reprime le proteste nelle strade e i manifestanti che chiedono il ritorno alla democrazia. Il governo di Vladimir Putin ha detto di non avere una politica per comportarsi così, perché se c'è una cosa che il decennio tra il 2011 e il 2021 ha insegnato a tutti è che i regimi dispotici a resistere a lungo sono quelli che si sono basati sulla repressione violenta. (Riduzione segue nell'inserto III)

Putin loves Giunta

La Russia sta già con i generali birmani, non si spreca mai una repressione violenta

Roma. La Russia è l'alleato più vicino alla giunta golpista del Myanmar che da due mesi reprime le proteste nelle strade e i manifestanti che chiedono il ritorno alla democrazia. Il governo di Vladimir Putin ha detto di non avere una politica per comportarsi così, perché se c'è una cosa che il decennio tra il 2011 e il 2021 ha insegnato a tutti è che i regimi dispotici a resistere a lungo sono quelli che si sono basati sulla repressione violenta. (Riduzione segue nell'inserto III)

Putin loves Giunta

La Russia sta già con i generali birmani, non si spreca mai una repressione violenta

Roma. La Russia è l'alleato più vicino alla giunta golpista del Myanmar che da due mesi reprime le proteste nelle strade e i manifestanti che chiedono il ritorno alla democrazia. Il governo di Vladimir Putin ha detto di non avere una politica per comportarsi così, perché se c'è una cosa che il decennio tra il 2011 e il 2021 ha insegnato a tutti è che i regimi dispotici a resistere a lungo sono quelli che si sono basati sulla repressione violenta. (Riduzione segue nell'inserto III)

Putin loves Giunta

La Russia sta già con i generali birmani, non si spreca mai una repressione violenta

Roma. La Russia è l'alleato più vicino alla giunta golpista del Myanmar che da due mesi reprime le proteste nelle strade e i manifestanti che chiedono il ritorno alla democrazia. Il governo di Vladimir Putin ha detto di non avere una politica per comportarsi così, perché se c'è una cosa che il decennio tra il 2011 e il 2021 ha insegnato a tutti è che i regimi dispotici a resistere a lungo sono quelli che si sono basati sulla repressione violenta. (Riduzione segue nell'inserto III)





il Giornale



MARTEDÌ 30 MARZO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XVIII - Numero 75 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

IL NUOVO PIANO

VACCINI, È LA VOLTA BUONA

Via libera al siero in farmacia e al monodose J&J. Draghi: «500mila iniezioni al giorno, immunità a luglio». Riaperture dopo Pasqua, si tratta con le Regioni

«DOSI PRIMA A NOI», IL RICATTO SPACCA LA MAGISTRATURA

di Adalberto Signore

Ben più avvezzo alle cose della politica di quanto molti avessero immaginato, Mario Draghi si presenta al vertice Stato-Regioni con l'approccio di chi sa bene quanto sia scivoloso il dibattito sulle riaperture. Vaccini arriva la svolta: si faranno in farmacia. E Johnson&Johnson sarà in Italia ad aprile.

a pagina 5; servizi da pagina 2 a pagina 9

L'ULTIMO REGALINO DI BONAFEDE ALLE TOGHE

di Augusto Minzolini

L'errore, uno dei tanti visto il personaggio, lo commette l'ex guardasigilli Alfonso Bonafede, neppure una settimana prima di mollare la poltrona al ministero. In una lettera, inviata l'8 febbraio e protocollata l'11, al dipartimento Protezione civile, il ministro già di fatto dimissionario richiede «di includere tutti gli operatori del comparto giustizia, attività essenziale e di rilievo costituzionale, tra quelli cui assegnare priorità nella distribuzione del vaccino anti-Covid 19». E per essere ancora più convincente Bonafede aggiunge una riflessione di carattere generale: «Tra l'altro il normale funzionamento dell'attività giudiziaria nel suo complesso deve essere viepiù assicurato ai fini della piena e fattiva ripresa dell'intero sistema economico e sociale del Paese in linea con gli obiettivi individuati nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza».

Ora fra le tante categorie non si capisce perché solo i

magistrati avrebbero questo ruolo preminente per «la ripresa» e non gli imprenditori, i lavoratori, gli operatori della distribuzione e, financo, la casta più vituperata di tutte, i politici, che avrebbero il non trascurabile ruolo di approvare i provvedimenti per la rinascita italiana. Si potrebbero aggiungere mille congetture e argomentazioni, ma non ne vale la pena, perché in realtà quello di Bonafede è stato solo l'ultimo gentile *cadeau* al Potere che nel suo ministero per tre anni ha fatto il bello e il cattivo tempo, cioè la magistratura. Del resto, l'ex ministro non aveva mai nascosto la sua propensione per gli ideali «giustizialisti», in linea con la filosofia del suo movimento, né tantomeno aveva negato che nella singolare gerarchia dei Poteri del suo ideale di Stato, quello giudiziario è sempre venuto prima di tutti gli altri. Insomma, per usare le parole e lo schema logico utilizzato da Mario Draghi per tirare le orecchie alle Regioni che sulle vaccinazioni si sono (...)

segue a pagina 3

I SUOI CONTRATTI TV VACILLANO

Pure la Asl sbugiarda Scanzi il furbetto

Giuseppe Marino



VANESIO Andrea Scanzi scrive sul «Fatto»

Va in frantumi un altro tassello del mosaico di scuse della Facebook star Andrea Scanzi. L'opinionista del *Fatto quotidiano* non si è solo informato con il medico di famiglia, era talmente attivo da chiamare direttamente il direttore della Asl di Arezzo: «Evidentemente gli hanno dato il mio numero - ha raccontato a *Non è l'arena* Evaristo Giglio - io sono sempre disponibile quando voi potete...».

a pagina 3

LIBERTÀ DI VIAGGIO

Il privilegio di potersi muovere

di Stefano Zecchi

Si viaggiava con grande facilità, ovunque, e con prezzi per tutte le tasche, o quasi. In quei viaggi organizzati, tutto compreso, c'era qualcosa di eccessivo, quasi di fanatico: si finiva per conoscere meglio una città del Guatemala e una spiaggia caraibica, che non Firenze e il mare di Rimini. Viaggiare era la cosa più naturale di questo mondo: diventerà, invece, un privilegio, se non lo è già. In

questo clima di incomprensibili normative emanate dal governo, si può partire e andare all'estero, ma non spostarsi vicini a casa propria. Se poi si ha la fortuna di avere una seconda casa in un luogo di villeggiatura, ma si ha la sventura di avere quell'appartamento sotto il controllo di fantasiosi governatori di regione, non ci si può andare, perché loro, i governatori, hanno deciso che spostare il (...)

segue a pagina 9

IL DEM SI CONFRONTA ANCHE CON SALVINI

Riforme, Tajani vede Letta «Basta con le crisi al buio»

Sabrina Cottone

Un'alleanza per evitare i cambi di partito in Parlamento e introdurre una sfiducia costruttiva che impedisca crisi parlamentari al buio: niente sfiducia a un governo senza averne un altro già pronto. Terzi primo incontro sulle riforme tra Enrico Letta e il coordinatore nazionale di Forza Italia, Antonio Tajani.

a pagina 11

POLITICA E CULTURA

Se il «Corriere» si accorge che servono i conservatori

di Marco Gervasoni

Era ora. Finalmente si comincia a spiegare che «conservatore» non è chi mantiene lo *status quo*, ma chi si ispira alla filosofia e alla sensibilità del conservatorismo, una delle grandi culture politiche della modernità. Lo fa Ernesto Galli della Loggia in un ampio commento apparso ieri sul *Corriere della sera*. Sono due gli aspetti che lo storico tratta e che qui discuteremo. Uno, il ruolo di Fratelli d'Italia, l'altro il significato da assegnare oggi al concetto di «conservatorismo». Sul primo versante, Galli della Loggia ha perfettamente ragione ad identificare in Fratelli d'Italia il partito che potrebbe costruire una proposta di conservatorismo moderno. Solo che non dovrebbe scrivere al condizionale. Fratelli d'Italia è già da ora, infatti, il partito conservatore italiano, e non proprio di nicchia se gli ultimi sondaggi lo prevedono come (...)

segue a pagina 11

ENNESIMO ATTACCO ALL'ITALIA

Patrimoniale firmata Ocse

«I ricchi pagano poco»

De Francesco a pagina 10

MADDALENA È MORTA PER OVERDOSE

«Ecco perché si poteva salvare la figlia del medico eroe antiSars»

Stefano Vladovich

Agonizzante una notte intera. «Il pusher mi ha impedito di chiamare i soccorsi. Speravo che Maddalena si riprendesse e solo al mattino sono riuscita a chiamare il 112». Insomma, la figlia del virologo eroe morto dopo aver scoperto il virus della Sars si poteva salvare. Il racconto che l'amica mette nero su bianco alla squadra mobile è agghiacciante.

a pagina 16

FURIA DELLE AUTRICI PER IL PREMIO A SENSO UNICO

Strega, il dilemma degli scrittori: meglio maschilisti o scarsi?

di Massimiliano Parente

Caro Nicola La Gioia, non ti scrivo perché siamo amici, al contrario, per porti una domanda pubblicamente che se fossi amico come sono amici gli amici nel mondo letterario italiano non ti porrei. La candidata Mondadori di quest'anno al Premio Strega Teresa Clabatti dice che lo Strega è sessista, perché lo vincono sempre i maschi. Allora perché non lo restituisci?

a pagina 23

HAMILTON CONTRO TUTTI

In Formula 1 adesso la sfida (sui social) è a colpi di clic

di Umberto Zapelloni

a pagina 27

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPEDIRE IN TUTTI I COMUNI DI ABBONDANTE IN UN'ORA IN TUTTI I COMUNI

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita

Aggiungi il tuo indirizzo di residenza al tuo numero di telefono e invia il tuo indirizzo di residenza a: info@laila.it



IL GIORNO

MARTEDÌ 30 marzo 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
1870

100% ORZO ITALIANO

Robecco, la storia d'amore di Giuseppa e Giuseppe

Uniti per sempre, davvero
Dopo 58 anni di matrimonio
il Covid li porta via insieme

Pellegatta in Lombardia



DOMANI IN REGALO
SPECIALE
VACCINI

ristora
INSTANT DRINKS

La lezione di Londra alla Ue: zero morti

La Gran Bretagna vede la fine del tunnel, l'Italia continua a chiudere. Guida ai divieti di Pasqua, dal pranzo coi parenti alle gite
Seconde case off limits in Liguria. Le regioni chiedono un calendario di riaperture. Vaccini, il 16 aprile arriva Johnson & Johnson

Servizi da pag. 3 a pag. 8

Le priorità per la vaccinazione

Fa più paura l'antipolitica del virus

Pierfrancesco De Robertis

A parte il personale sanitario e le forze dell'ordine che oggettivamente stanno un gradino sopra gli altri, ci sentiamo tutti un popolo di lavoratori indispensabili e a rischio. Come dire, ogni vaccinando è bello a mamma sua. La lista delle priorità che ogni Stato compila rispecchia un preciso sistema di valori, attraverso il quale è possibile compiere un'autoanalisi del Paese. La nostra non è rassicurante, perché oltre il solito teatrino dei raccomandati, la fotografia dell'Italia in coda per una fiala è ancora frutto della lunga stagione culturale nata dalla seconda repubblica, quella dell'antipolitica, in base alla quale le toghe chiedono di essere vaccinate mentre i politici se ne vergognano.

Continua a pagina 2

DI PIETRO DICE NO ALLE TOGHE CHE VOGLIONO VACCINARSI SUBITO
«SAREBBE UN ABUSO, IL BLOCCO DEI PROCESSI È SOLO UN RICATTO»



Antonio Di Pietro, 70 anni

IO ACCUSO I MAGISTRATI

Brambilla a pagina 3

DALLE CITTÀ

Milano

A scuola dopo Pasqua: le nuove regole per il rientro

Bonezzi nelle Cronache

Milano

I macchinisti di Trenord regalano abbracci

Anastasio nelle Cronache

Lodi, la richiesta dell'Asst

Operatori sanitari malati tumorali «Ridate gli stipendi»

Borra nelle Cronache



Intervista all'ex ministro

Azzolina e l'odio social
«Ho vissuto con angoscia»

Pollidori a pagina 12



Woody Allen parla in tv dopo trent'anni

«Non sono un pedofilo
Attori stupidi mi evitano»

Pioli a pagina 15



HERNO

www.herno.com





Culture

NARRATIVA Con «Mandibula», arriva per la prima volta in Italia la scrittrice dell'Ecuador Mónica Ojeda

Francesco Lazzarato pagina 10



Visioni

ENRICO VAIME Addio all'autore di testi tv, radiofonici e teatrali, da «Canzonissima» a «Black Out»

Vincenzo Vita pagina 12



L'ultima

ISLANDA Erutta il vulcano Fagradalsfjal A monitorarlo c'è la scienziata italiana Sara Barsotti. L'intervista

Roberto Pietrobbon pagina 16

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MARTEDÌ 30 MARZO 2021 - ANNO LI - N° 75

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

IL PREMIER DRAGHI SIGLA LA PACE CON I GOVERNATORI MA RESTA PRUDENTE SULLE MISURE ANTI COVID

Regioni e Lega: zone gialle e riaperture

Pace fatta tra il premier Draghi e le regioni. L'appuntamento di ieri pomeriggio era stato organizzato per questo, per stemperare le parole pronunciate alle Camere con cui aveva messo sotto accusa i governatori sulla campagna vaccinale. Tensioni sopite ma non

sparite: il decreto legge con le misure anti Covid, in arrivo domani, confermerà le attuali restrizioni (tranne il ritorno tra i banchi anche in zona rossa fino alla prima media) scontentando i territori e, in particolare, la Lega con i suoi governatori (ma anche quelli di Fi e FdI).

«Remiamo tutti nella stessa direzione - ha esordito il premier - senza polemiche». Le richieste di Salvini le ha accolte spostandole più in là nel tempo: «è necessario ridare speranza programmando le riaperture da ora per quando sarà possibile». POLICIA A PAGINA 2

CAMPAGNA IN ORDINE SPARSO Un piano vaccinale a ostacoli

Le disparità tra una regione e l'altra sono il principale ostacolo alla «svolta» sul piano vaccinale promessa da Draghi. Le vere differenze non riguarda-

no il numero di somministrazioni, ma la scelta delle categorie prioritarie: i problemi sono emersi con le vaccinazioni degli anziani. CAPOCCIA A PAGINA 3

Pandemia I giovani tornano a scuola, gli anziani escano dalle Rsa

GARTANO LAMANNA

L'elevata mortalità per il Covid-19 tra la popolazione anziana insieme alla bassa natalità hanno determinato nel nostro paese una riduzione significativa dell'aspettativa di vita.

— segue a pagina 14 —

Lavoro e lockdown L'anno orribile dei braccianti immigrati

ENRICO PUGLIESE

È passato un anno da quando grazie a un manifesto della Flai Cgil si cominciò a parlare di una regolarizzazione per i lavoratori stranieri occupati in agricoltura e privi di permesso di soggiorno.

— segue a pagina 15 —

Patrick Zaki Bene la cittadinanza italiana. Ma non sia un alibi

ANTONIO MARCHESI

La proposta di attribuire la cittadinanza italiana a Patrick Zaki è un bel gesto politico. Non sarà facile darvi seguito. Immagino, se non altro, che si debba chiedere a Patrick (a chi per lui?) se accetta l'offerta.

— segue a pagina 15 —

L'avvocato Ben Crump col reverendo Al Sharpton e i familiari di Floyd davanti al tribunale di Minneapolis foto di Stephen Maturone/Ansa

Prima udienza in diretta tv del processo all'ex agente Chauvin per l'omicidio di George Floyd. Alla sbarra il razzismo sistemico che ha portato in piazza l'America di Black Lives Matter. Ma l'attacco ai diritti prosegue in Georgia, con la legge che "arresta" il voto afroamericano a pagina 9



JUST EAT Siglato il contratto Ora diritti per i rider



Dopo lo sciopero del 26 marzo cade il primo muro della «Gig economy». I ciclotattori riconosciuti lavoratori dipendenti di Just Eat hanno ottenuto il contratto della logistica. «RiderXidritti» e i sindacati: «Risultato storico e innovativo». CICCARELLI PAGINA 5

All'interno

Pd Il giorno di Serracchiani Roma, scontro con Calenda

ANDREA CARUGATI PAGINA 6

Intervista Mininni (Cgil): niente ai lavoratori agricoli

MASSIMO FRANCHI PAGINA 6

Contro Cuba All'Onu Italia a favore delle sanzioni

ROBERTO LIVI PAGINA 7

EUROPA IN PANDEMIA Al via manovre militari Usa-Nato



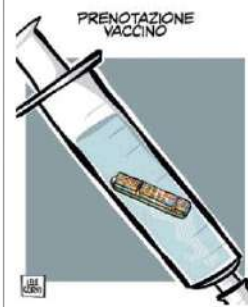
In una Europa paralizzata dai lockdown anti-Covid, è iniziata l'esercitazione annuale Defender-Europe, sotto Comando dell'Esercito Usa: fino a giugno mobilita 28 mila militari e oltre 2 mila mezzi pesanti. L'Italia è Paese ospite e vi partecipa con le proprie forze armate. DINICUCCI PAGINA 7

EGITTO Suez riapre al traffico ma i dubbi restano



C'è voluta una settimana di lavoro 24 ore su 24 degli operai egiziani e l'aiuto della luna piena per sbloccare la Ever Given, la portacontainer che bloccava il Canale di Suez. Serviranno tre giorni per smaltire il traffico delle 400 navi in fila. Milardi di dollari in fumo. GIORGIO A PAGINA 8

Lele Corvi



10330 9 770925 211000





€ 1,20 ANNO CIVILE N° 80 ITALIA

Fondato nel 1892



Martedì 30 Marzo 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

NUOVA EPIGRAMMA "IL MATTINO" - "IL DEPART" EURO 2021

L'intervista
Bonino: l'umanità non può rassegnarsi all'orrore del Myanmar
Erminia Voccia a pag. 10



I diritti dei neri
Al via il processo Floyd Al referendum sulla giustizia americana
Anna Guaita a pag. 42



La lezione inglese
LA STRATEGIA DI JOHNSON DA PAESE IN GUERRA

Francesco Grillo

L'andamento della campagna di vaccinazione è la fantasma che sta agitando le cancellerie europee. Ancora più inquietante appare il confronto con il Regno Unito, da soli tre mesi uscito dall'Unione Europea: la Brexit doveva essere l'Armageddon che avrebbe spazzato le velleità di un Paese che non si rassegna a non essere più impero. E, invece, il dubbio è che, alla prima prova, Boris Johnson sia riuscito in un'impresa - uscire dalla pandemia, vaccinando tutti - che all'Europa potrebbe sfuggire ancora per mesi.

I sovranismi e i populismi sembrano in ritirata ma il confronto tra Londra e Bruxelles rivela chiaramente quali siano le contraddizioni che ancora rischiano di spaccare un'Europa non attrezzata per fronteggiare l'emergenza. Sia per effetto dell'assetto attuale dell'Unione, che per quello interno a Stati che sono tutti fortemente regionalizzati. I dati dell'Università di Oxford sono netti: al 25 marzo un inglese su due aveva ricevuto almeno la prima dose contro il 15% dei cittadini europei. Ai ritmi attuali, raggiungeremo una copertura dell'80% dei maggiorenni il 19 maggio del 2022, un anno dopo gli inglesi che, nel frattempo, come gli americani e meno degli asiatici potrebbero aver accumulato un vantaggio non più colmabile per capacità di crescita ed innovazione. Il riflesso drammatico di una campagna di vaccinazione così rapida si riflette, peraltro, in maniera diretta sul numero di decessi e di casi.

Continua a pag. 43

Asili, il bando beffa: i 4 trucchi contro il Sud

Nella gara più punti a chi ha le strutture e sono tutte al Nord

Marco Esposito

Nel primo bando del Next Generation Eu 700 milioni per nidi e centri polifunzionali. Ma il Sud sarà danneggiato. Con quattro «trucchi» nella gara.

A pag. 9



Via agli sgravi dell'80%

Superbonus per ristrutturare casa l'autocertificazione sarà più semplice

In arrivo una nuova versione (semplificata) del superbonus al 110 per cento. L'obiettivo è di dare un taglio alla burocrazia e di velocizzare i tempi di attuazione degli inter-

venti, ancora al palo. La misura introdotta l'anno scorso finora infatti non è decollata, proprio per via degli iter autorizzativi troppo lenti.

Bisozzi a pag. 9

L'analisi
Recovery e cantieri le garanzie da dare al Mezzogiorno

Gianfranco Viesti

Il Piano di rilancio dell'Italia segnerà a lungo le sorti del nostro Paese. Continua a pag. 43

Draghi: «Immunità a luglio»

► Il premier frena De Luca sullo Sputnik: «Collaboriamo, basteranno gli altri vaccini»
Dosi in farmacia senza medico. Piano per le riaperture automatiche da metà aprile

La classifica Uefa: Lorenzino secondo in Italia dietro Cr7



Insigne nei magnifici 10 d'Europa

Bruno Majorano a pag. 20

Allegri, Calò, Conti, Di Fiore, Gentili, M. Iguori, Mautone, Menna, Pirone e Troceni da pag. 2 a 7

Quadri di Nuvoletta in chiesa: intervengono vescovo e antimafia

Dopo la denuncia del Mattino, commissari a Marano e Battaglia convocano il parroco: vanno rimossi subito

Ferdinando Bocchetti

Siva verso la rimozione dei quadri donati dal defunto boss Lorenzo Nuvoletta alla chiesa di Marano. La Curia di Napoli, che segue da giorni il caso sollevato dal Mattino, comunicherà la decisione del vescovo monsignor Mimmo Battaglia. E si muove anche la Commissione Antimafia.

A pag. 13 con Crimaldi

Napoli, la sentenza
«Istigò la ex compagna al suicidio»: 19 anni confermati in Appello

La giovane Arianna si uccise perché istigata al suicidio. Per l'ex condanna in Appello a 19 anni. Del Gaudio in Cronaca

Napoli, scoperto durante la quarantena da Covid

La centenaria e il buono postale da 50 milioni di lire a 400mila euro

Melina Chiapparino

Il Covid le ha portato fortuna e 482mila euro che userà «per fare beneficenza». È la storia napoletana a lieto fine di Angela D'Ottavio che, a 100 anni compiuti, ha vinto il virus della pandemia ed è diventata ricca grazie ad un'inaspettata scoperta tra le mura domestiche. L'anziana, durante l'isolamento per il Coronavirus che, fortunatamente, ha sconfitto nella sua casa al centro storico di Napoli senza dover ri-

correre alle cure ospedaliere, ha rinvenuto un buono postale fruttifero degli anni '80. La nonnina non avrebbe mai immaginato che proprio quel titolo che aveva dimenticato per anni, le avrebbe cambiato la vita. «Questi soldi mi serviranno anche per fare tanta beneficenza», racconta sorridendo Angela che, da quando era poco più che una ragazza, non ha mai smesso di compiere gesti di solidarietà e generosità nei confronti dei più bisognosi.

In Cronaca



Advertisement for Deco Supermercati. Offers valid until April 5th. Products include Parmigiano Reggiano (€1,05/kg), Bauli Limoncello (€2,89), and Bauli Cioccolato (€2,89). Includes a 24-hour service logo.





Il Messaggero



201 € 1,40 ANNO L.48 N° 88 ITALIA

NAZIONALE



Martedì 30 Marzo 2021 • S. Amedeo

IL GIORNALI

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

VACCINI
GIORNO PER GIORNO
Dosi somministrate in Italia:
9.499.293
Rapporto dosi quotidiane rispetto ai giorni precedenti:
+43,5%
dati 26/03/2021 ore 13:01

I posti saranno 15 mila
Olimpico aperto al pubblico grazie alla app "Mitiga" Figg, progetto sicurezza per non perdere gli Europei
Angeloni e Bernardini nello Sport



Il libro dopo l'incidente
Valerio M. Manfredi
«Quelle regole di vita dell'antica Roma che ci aiuterebbero»
Musolino a pag. 17



Mortalità azzerata
La lezione di Johnson e l'Europa che arranca

Francesco Grillo

L'andamento della campagna di vaccinazione è il fantasma che sta agitando le cancellerie europee. Ancora più inquietante appare il confronto con il Regno Unito, da soli tre mesi uscito dall'Unione Europea: la Brexit doveva essere l'Armageddon che avrebbe seppellito le velleità di un Paese che non si rassegnava a non essere più impero. E, invece, il dubbio è che, alla prima prova, Boris Johnson sia riuscito in un'impresa - uscire dalla pandemia, vaccinando tutti - che all'Europa potrebbe sfuggire ancora per mesi.

I sovranismi e i populismi sembrano in ritirata ma il confronto tra Londra e Bruxelles rivela chiaramente quali siano le contraddizioni che ancora rischiano di spaccare un'Europa non attrezzata per fronteggiare l'emergenza. Sia per effetto dell'assetto attuale dell'Unione, che per quello interno a Stati che sono tutti fortemente regionalizzati.

I dati dell'Università di Oxford sono netti: al 25 marzo un inglese su due aveva ricevuto almeno la prima dose contro il 15% dei cittadini europei. Ai ritmi attuali, raggiungeremo una copertura dell'80% del maggio-anni il 19 maggio del 2022; un anno dopo gli inglesi che, nel frattempo, come gli americani e meno degli asiatici potrebbero aver accumulato un vantaggio non più colmabile per capacità di crescita ed innovazione. Il riflesso drammatico di una campagna di vaccinazione così rapida si riflette, peraltro, in maniera diretta sul numero di decessi di casi.

Continua a pag. 22

Riaperture, i nuovi criteri

► Il governo valuta un automatismo per entrare in zona gialla già da aprile se calano i contagi Draghi invita le Regioni all'unità e rassicura: «Immunità entro luglio». Curcio: è una guerra

ROMA Potrebbero rispuntare le zone gialle. Non da subito, ma dopo metà aprile. È di un "giallo rinforzato", con bar e ristoranti chiusi alle quattro di pomeriggio e non alle sei per evitare movida e assembramenti. Dopo il pressing di Matteo Salvini e delle Regioni di centrodestra, Mario Draghi è orientato a introdurre nel nuovo decreto anti-Covid. Il premier invita poi le Regioni all'unità e rassicura: «Immunità entro luglio». Curcio: è una guerra.

Conti, Gentili, Marconi e Pirone da pag. 2 a pag. 5

Parte la Liguria
Sieri nelle farmacie non serve il medico
Formazione online
Mauro Evangelisti
Due settimane per la formazione, che sarà in parte online e in parte sul campo. Poi i farmacisti potranno vaccinare. Si comincia oggi in Liguria.
A pag. 4

Gli avvocati insorgono per la protesta Anm
Vaccini ai giudici, il no della Cartabia
Cassiere e tassisti: «Noi più a rischio»
Michela Allegri
Il tentativo è quello di correggere il tiro. «Nessuna minaccia di sospensione dell'attività giudiziaria - dice il presidente Giuseppe Santalucia -



Piano per Roma
Come ripartire anche senza i poteri speciali
Marco Simoni
La nascita del governo Draghi ha imposto una trasformazione profonda del nostro sistema (...)
Continua a pag. 22

L'amica di Maddalena Urbani: «Mi hanno impedito di soccorrerla»



«Maddi poteva essere salvata»
Maddalena Urbani, 21 anni, morta di overdose a Roma
Marani a pag. 13

Superbonus case meno documenti per ristrutturare

► Via alle opere per l'80% degli edifici con la Cila Esecutivo al lavoro per autorizzazioni più rapide

ROMA In arrivo una nuova versione (semplificata) del superbonus al 110%. L'obiettivo è di dare un taglio alla burocrazia e di velocizzare i tempi di attuazione degli interventi sulle case, ancora al palo. La misura introdotta l'anno scorso (Innanzitutto non è decollata, proprio per via degli iter troppo lenti. Via alle opere per l'80% degli edifici con la Comunicazione inizio lavori asseverata.
Bisozzi a pag. 8

Stipendi da pagare
Ita, lettera alla Ue
«Risposta su Alitalia o partiamo da soli»
Umberto Mancini
Ultimatum di Ita alle Ue su Alitalia: «Pronti a partire da soli».
A pag. 9

Condanna a Napoli «Arianna costretta a suicidarsi» Al marito 19 anni

Leandro Del Gaudio

Si uccise per difendersi da un rapporto violento, all'insegna dei maltrattamenti, delle minacce e delle pressioni psicologiche. Si uccise per rivendicare, con l'ultimo anelito di vita, la propria statura morale rispetto a chi l'aveva trasformato l'esistenza in un inferno. Condannato il marito.
A pag. 12



SEGNO DEL CANCRO VICINO ALLA FELICITÀ
IL BRANCO
Buongiorno, Cancro! Bella questa Luna che con il mese di marzo transita per due giorni in un punto fortunato del vostro cielo. Luna che, insieme a Mercurio, riesce a creare un evento che sembra avere l'aria di una sorpresa di Pasqua. Impegnatevi in prima persona, orientatevi verso gli affari o l'amore, fate vostro il pensiero: «La primavera è la stagione dei progetti e del proposito». Auguri.
© BRONZIO & ASSOCIATI L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria € 1,40 nelle altre regioni. Tardano con altri quotidiani non acquistabili separatamente nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tattometro € 1,40. In Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40. nel Mezzogiorno, il Messaggero • Primo Piano Puglia € 1,20. nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Centro dello Sport-Stadio € 1,40.



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 30 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
1870

100% ORZO ITALIANO

Parla la madre di Rossi e Marini

«Valentino e Luca, i miei figli campioni ora rivali in pista»

Bertini nel Fascicolo Regionale



DOMANI IN REGALO

SPECIALE VACCINI

ristora

INSTANT DRINKS

La lezione di Londra alla Ue: zero morti

La Gran Bretagna vede la fine del tunnel, l'Italia continua a chiudere. Guida ai divieti di Pasqua, dal pranzo coi parenti alle gite. Seconde case off limits in Liguria. Le regioni chiedono un calendario di riaperture. Vaccini, il 16 aprile arriva Johnson & Johnson

Servizi da pag. 3 a pag. 8

Le priorità per la vaccinazione

Fa più paura l'antipolitica del virus

Pierfrancesco De Robertis

A parte il personale sanitario e le forze dell'ordine che oggettivamente stanno un gradino sopra gli altri, ci sentiamo tutti un popolo di lavoratori indispensabili e a rischio. Come dire, ogni vaccinando è bello a mamma sua. La lista delle priorità che ogni Stato compila rispecchia un preciso sistema di valori, attraverso il quale è possibile compiere un'autoanalisi del Paese. La nostra non è rassicurante, perché oltre il solito teatrino dei raccomandati, la fotografia dell'Italia in coda per una fiala è ancora frutto della lunga stagione culturale nata dalla seconda repubblica, quella dell'antipolitica, in base alla quale le toghe chiedono di essere vaccinate mentre i politici se ne vergognano.

Continua a pagina 2

DI PIETRO DICE NO ALLE TOGHE CHE VOGLIONO VACCINARSI SUBITO «SAREBBE UN ABUSO, IL BLOCCO DEI PROCESSI È SOLO UN RICATTO»



Antonio Di Pietro, 70 anni

IO ACCUSO I MAGISTRATI

Brambilla a pagina 3

DALLE CITTÀ

Bologna, le grandi opere

Passante, si accelera: mini-cantieri in autunno

Rosato in Cronaca

Bologna, la famiglia del Pilastro

Salvini querelato per la citofonata Il pm: «Archiviare»

Bianchi in Cronaca

Bologna, incontri online

Dionigi e Cartabia si confrontano sulla 'Giustizia'

Cumani in Cronaca



Intervista all'ex ministro

Azzolina e l'odio social «Ho vissuto con angoscia»

Pollidori a pagina 12



Woody Allen parla in tv dopo trent'anni

«Non sono un pedofilo Attori stupidi mi evitano»

Pioli a pagina 15



HERNO

www.herno.com



MARTEDÌ 30 MARZO 2021 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno XXXV - NUMERO 75, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. -GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

ANN

IL PARROCO DI BONASSOLA E FRAMURA
Don Giulio e il sì ai matrimoni gay
Il'erragnez plaudono, il vescovo no

SPORA / PAGINA 11



INCIDENTE SUL LAVORO A SESTRI PONENTE
L'incantieri, operaio gravissimo:
colpito dalla trave di un ponteggio

FREBATTI / PAGINA 21



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 14
Economia / Marketing	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Xtra	Pagina 3
Sport	Pagina 34
Programmi Tv	Pagina 38

È IN EDICOLA

LE VOCI DEL BOSCO di MAURO CORONA



STORIE DI MONTAGNA

FIGLIUOLO E CURCIO INAUGURANO IL CENTRO VACCINALE DI GENOVA. DRAGHI: IMMUNITÀ DI GREGGE A LUGLIO

Pasqua blindata in Liguria: vietate barche e seconde case

Lo stop da domani anche per chi abita in regione. Savona rischia la zona rossa la settimana prossima

Seconde case off-limits in Liguria, sia per chi arriva da fuori regione che per i liguri che hanno una residenza per le vacanze in un'altra città all'interno dei confini regionali. Il divieto, che comprende anche barche e roulotte, scatterà da domani, e resterà in vigore fino a lunedì compreso. Lo ha deciso il presidente della Regione, Giovanni Toti, per evitare esodi e raffreddare una diffusione del Covid che inizia a preoccupare, tanto che l'ipotesi di confinare la provincia di Savona in zona rossa anche dopo Pasqua è molto concreta. Lo stop vale per chi arriva da fuori regione ma anche per chi è residente in Liguria e ha seconde case di proprietà o in affitto in una provincia o in un Comune diversi. Sempre ieri, a Genova, il commissario nazionale Francesco Figliuolo e il Capo della Protezione civile Fabrizio Curcio hanno inaugurato il maxi hub alla Fiera del Mare: qui saranno distribuiti da 2000 a 5000 vaccini al giorno. Alla Liguria saranno reintegrati 5000 dosi di AstraZeneca. E il 20 aprile arriveranno 7000 dosi di Johnson & Johnson. Draghi assicura: «Immunità di gregge a luglio».

SERVIZI / PAGINE 2-7



I primi genovesi in attesa del vaccino nell'hub della Fiera, entrato in funzione ieri mattina

BALGOSTRO

CHECK IN, CORSIE E 44 BOX
IL NUOVO HUB GENOVESE
SEMBRA UN AEROPORTO
DI FAJÓ E ROSSI / PAGINE 6-7E 18-19

IL COMMENTO

EUGENIA TOGNOTTI

VACCINI, L'OBBLIGO
LO INSEGNA
LA NOSTRA STORIA

Nell'anno del bicentenario della morte di Napoleone Bonaparte, gli storici ricordano la sua guerra senza quartiere alla terribile piaga del suo tempo, il vaiolo. L'ARTICOLO / PAGINA 14

MOLTI VOLI GIÀ ESURITI

Campese e Margiocco

Dalle Canarie alla Sicilia
i controlli non fermano
la vacanza-fuga dei liguri

I divieti non impediscono ai liguri di guardare lontano: molti voli per le Canarie sono già esauriti, tirano bene le Seychelles. Di Maio annuncia tamponi obbligatori. L'ARTICOLO / PAGINA 3



GENOVA, LE CATEGORIE
SI INCATENANO:
«SEMPRE PIÙ DISPERATI»
PEDEMONTI / PAGINA 9

LA RICHIESTA DEL PREMIER

Alessandro Barbera

Scuola, dopo le feste
superiori in presenza
nelle zone arancioni

Draghi vuole il ritorno dei ragazzi a scuola. Ai presidenti delle Regioni ha chiesto di valutare il ritorno in presenza al 50% alle superiori anche nelle zone arancioni. L'ARTICOLO / PAGINA 4

IL CASO SUEZ

Il canale ora è libero
In arrivo nei porti
giorni di superlavoro

Gilda Ferrari e Simone Gallotti

La Ever Given, la mega porta-container da 220 mila tonnellate che era rimasta incagliata nel Canale di Suez, è stata liberata a tempo di record da 14 rimorchiatori. Centinaia di tecnici e operai, per sei giorni, sono riusciti con enormi draghe ad aspirare oltre 20 mila tonnellate di sabbia che bloccavano la prua. Per i porti, ora, arrivano giorni di superlavoro. L'ARTICOLO / PAGINA 12

ROLLI



L'ULTIMO
CAMPANELLO
D'ALLARME

BILL EMMOTT

Ogni stratega militare conosce i principali luoghi chiave in mare. Ma fino a martedì scorso, quando la grande porta-container di proprietà giapponese e operata da Taiwan, Ever Given, si è incagliata e ha bloccato il Canale di Suez, pochi economisti o dirigenti d'azienda avranno pensato a queste rotte marittime strategiche. Il mondo ha ricevuto una lezione sulla gestione della catena di approvvigionamento. L'ARTICOLO / PAGINA 14

MERCATO DELLA FOCE
P
CONSEGNE A DOMICILIO RAPIDE E SICURE
CHIAMACI AL
393.888.72.92 • 347.444.34.88

DA LIGURIA A IPRONTI

Danielli

BUONGIORNO

Raffrontare le due scene. Scena numero uno, la protesta dei ristoratori. Sono scesi in strada a Milano con le mascherine e i cartelli, e nei prossimi giorni replicheranno a Bologna, a Napoli, a Roma. Protestano perché non lavorano da un anno, o lavorano a metà servizio, o soltanto con la consegna a domicilio e, dicono, non è questione di irresponsabilità ma di sopravvivenza (i primi a pagare, questa è un'aggiunta mia, sono stati squatterri e lavapiatti, spesso stranieri, spesso assunti in nero). Non chiedono né sostegni né vaccini, chiedono di lavorare. Scena numero due, la protesta dei magistrati. Il loro sindacato ha diffuso una nota per esprimere «disagio e sconcerto» poiché l'Illustre corporazione non è stata inserita fra quelle da vaccinare prioritariamente (sacrilégio!), e pertanto saranno costretti a rallenta-

re lo svolgimento delle mansioni, o in casi estremi a sospenderle. Per dirla meglio, i ristoratori sono alla canna del gas e chiedono di lavorare di più, anche senza vaccino; i magistrati continuano a ricevere lo stipendio e, senza vaccino, vogliono lavorare di meno. Era difficile descrivere meglio il concetto di disegualianza fra i garantiti e i non garantiti, fra chi non mangia se non si rimbocca le maniche e chi mangia comunque, in prossimità della crapula, ma lo stesso si lagna e con accenti di protervia. Era difficile immaginare - rubo il lampo a Carlo Nordio - un'esemplificazione più spettacolare della Giustizia che non sa che cosa sia la giustizia. Era difficile trovare due immagini così simili e così distanti a rappresentare la tragedia nella tragedia del nostro povero Paese. —

Io so' io | MATTIA FELTRI

GIOIELLERIE
CASH & GOLD
COMPRO ORO

Via XX Settembre 10/R
(angolo Via Granello)
Tel: 010 583102
WWW.COMPROGENOVA.IT



€ 2,50* in Italia — Martedì 30 Marzo 2021 — Anno 157* — Numero 87 — ilsole24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

* In vendita abbinata obbligatoriamente con Guida ITS (Il Sole 24 Ore € 6,00 + Guida ITS € 0,50).
* Valore esclusivo per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Guida ITS in vendita separata.
Solo nelle province di LI, GR, LU, MS, PI, PC, PG, Arezzo, MO, RE, RO e FE in abbinamento obbligatorio con i rispettivi quotidiani locali a € 0,50 in più del prezzo locale (€ 0,50 in più in presenza di un abbinato a pagamento).



Oggi con Il Sole
Guida agli ITS:
le novità su corsi
e opportunità
per il lavoro

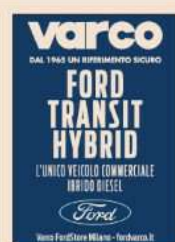


— a 0,50 più il
prezzo del
quotidiano

Giovedì
Decreto Sostegni:
guida alle novità
su aiuti, lavoro,
condoni e comuni



— a 0,50 euro
più il
quotidiano



FTSE MIB 24421,40 +0,12% | SPREAD BUND 10Y 95,70 +0,20 | €/S 1,1784 +0,02% | ORO FIXING 1705,95 -1,49% | Indici & Numeri → p. 39-43

Vaccini, prove tecniche di filiera italiana Dieci aziende in pole per la produzione

Piano anti Covid

Obiettivo: via agli impianti
in tre o quattro mesi,
autosufficienza entro l'anno

È di 400 milioni la dote
stanziata dal Governo
per il piano di sviluppo

Una decina di aziende sono in corsa per partecipare alla costruzione di una filiera italiana dei vaccini anti-Covid. L'obiettivo è avviare la produzione in 3-4 mesi, così da raggiungere l'autosufficienza vaccinale entro la fine dell'anno. Il Governo punta infatti a conseguire entro il 2021 la produzione in Italia del "bulk", il principio attivo e gli altri componenti del vaccino e del relativo inasfiamamento. La dote messa a disposizione dal Governo per accelerare la nascita della filiera è di 400 milioni di euro: una metà proviene da fondi già disponibili del Mise, l'altra metà viene stanziata con il decreto sostegni. L'accelerazione è necessaria anche per adeguarsi alla strategia alla quale sta lavorando Bruxelles, che potrebbe trattare direttamente con le aziende la cessione dei brevetti.

Marzio Bartoloni — a pag. 3

7500

AZIENDE PRONTE A VACCINARE
«Il piano vaccinale è fondamentale — ha detto Carlo Bonomi — Abbiamo messo a disposizione tutte le nostre imprese: hanno risposto in quasi 7.500»

OLTRE L'EMERGENZA
Draghi
alle Regioni:
programmare
le riaperture

Barbara Fiammeri — a pag. 2

50%

DIDATTICA A DISTANZA
Nelle zone arancioni confermate la presenza in aula fino alla terza media. Didattica a distanza al 50% invece per le scuole di grado superiore

I RILIEVI AL DL SOSTEGNI
Il Senato: manca
la copertura
per i vaccini
in farmacia

Mobili e Trovati — a pag. 2

L'INTERVISTA, «EDISON NON È IN VENDITA» Lévy: «Nucleare e rinnovabili sono il futuro dell'energia»

Cheo Condina — a pag. 4

Al vertice
Jean-Benoît Lévy
è consigliere delegato
di Edf dal 2014



Idrogeno e transizione energetica. Alle 9.30 l'evento del Sole 24 Ore con 6mila iscritti — pag. 34 | ilsole24ore.com

GIG ECONOMY

Ai rider di Just Eat contratto di lavoro della logistica

Just Eat e le organizzazioni sindacali dei trasporti Cgil, Cisl e Uil hanno raggiunto un accordo per il primo contratto collettivo aziendale per inquadrare i rider nel contratto collettivo di lavoro del settore logistico, applicato a tutti i fattorini dipendenti. La società Just Eat in Italia prevede l'inquadramento dei rider come lavoratori subordinati e nel corso l'anno l'assunzione di circa 4mila rider.

De Cesari e Prioschi — a pag. 11

INCENTIVI

Sbloccato il bonus per l'acquisto di auto elettriche

È pronto il decreto attuativo del Mise e del Mef per il bonus all'elettrico previsti dall'ultima legge di bilancio. Si tratta di un contributo nella misura del 40% delle spese ai soggetti appartenenti a nuclei familiari con Isee inferiore a 30mila euro, per l'acquisto o il leasing, entro il 31 dicembre 2021, di auto elettriche con potenza fino a 150 kw e con un prezzo di listino inferiore a 30mila euro al netto dell'Iva.

Carminio Fotina — a pag. 5

Il crack Archegos fa tremare le banche

Finanza

Tempesta sul settore bancario globale dopo il default di Archegos Capital, family office di Bill Hwang, ex trader Usa di origine coreana dal passato discusso. Archegos è salta sulle richieste di ricopertura (margin calls) fatte dal Credit Suisse e da

Nomura e da altre banche venerdì a Wall Street per 30 miliardi su titoli tech. Credit Suisse ieri a Zurigo ha ceduto il 13,59%. Le prime settimane di Nomura parlano di 2 miliardi di perdite. Hwang, ex trader dell'hedge fund Tiger Management, nel 2012 patteggiò una multa di 44 milioni negli Usa per insider trading. Nel 2014 gli fu vietato di fare trading alla Borsa di Hong Kong.

Franceschi e Longo — a pag. 21

50

MILIARDI DI DOLLARI
Archegos Capital ha 10 miliardi di asset ma avrebbe messo in piedi speculazioni in prodotti derivati a leva per un valore vicino a 50 miliardi

CRIPTOVALUTE

Visa cavalca
le valute digitali:
un criptodollaro
per il settlement

Soldavini — a pag. 26

PREOCCUPAZIONI COSTANTI?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
50mg capsule orali ad azione di durata
24 ORE

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

LAILA
Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA

Supporto pubblicitario: Fipha-Modulo, Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere comprato solo dal farmacista. Nuova Fipha Farmaceutica, Srl, 00100, Roma.

PANORAMA

EGITTO

Ever Given liberata Ripresi i transiti dal canale di Suez, 400 navi in coda

Una decina di rimorchiatori aiutati dall'alta marea hanno liberato la gigantesca nave portacontainer Ever Given che per quasi una settimana ha bloccato il canale di Suez. L'Authority che regola la navigazione del canale artificiale lungo 193 chilometri, dove passa almeno il 13% del commercio globale, ha annunciato la ripresa dei transiti. Circa 400 navi bloccate da giorni attendono di poter passare.

DOMANI IL DIGITAL EVENT Le esperienze modello della sostenibilità

Il Sole 24 Ore e Core organizzano domani in streaming il primo Corporate sustainability hub sulle best practice. La partecipazione è libera previa registrazione su: ilsole24ore.com/csh

DA OGGI IN EDICOLA



Dall'io al noi Il cuore dei bimbi cambierà il mondo

— a 12,90 euro oltre il quotidiano

Salute 24



Emergenza Covid Prove di riapertura: la lezione del pass di Tubinga

Francesca Cerati — a pag. 19

Rapporti

Auto Vetture green alla conquista dei mercati

— Con il quotidiano

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





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 30 marzo 2021
Anno LXXVII - Numero 88 - € 1,20
San Secondo

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/976.881 - Spedizioni in abbonamento postale - DL 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46 art.1 comma 1, DCB 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 - ISBN 0391-6950

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

FERMATI LA CORSA DELLE TOGHE AL VACCINO

I magistrati si mettano in fila

I pm avevano chiesto di essere immunizzati prima di tutti gli altri

L'ex ministro Bonafede li aveva pure raccomandati con gli esperti del Cts

In Toscana già protetti 8mila tra avvocati e giudici. Finalmente è arrivato lo stop

Il Tempo di Osho

La Raggi rincorre gli stranieri: pagate le multe



"Alò? I'm Virginia, the mayor of Rome. Era vostra la BMW in doppia fila?"

Ferrari a pagina 2

DI FRANCESCO STORAGE

Senza limiti. Come se esistessero solo loro. C'è stato un pessimo salto di qualità nella pretesa del vaccino: siamo passati dai furbetti ai prepotenti. Perché finora c'erano quelli che ci provavano tentando di aggirare le regole; nelle ultime ore (...)

Segue a pagina 3

L'editoriale

Basta chiusure, è un dovere. Sennò che fanno lì FI e Lega?

DI FRANCO BECHIS

Sembra una buona idea chiamare il prossimo decreto legge sulla pandemia «decreto riapertura», nome di battesimo che è circolato in questi giorni. Ed è giusto quel che ha detto il premier Mario Draghi ieri nel brevissimo incontro (...)

Segue a pagina 7

Dal 16 aprile le fiale Johnson & Johnson. Arrivano altri 3 milioni di dosi. Iniezioni anche in farmacia

Frasca a pagina 8

La storia

C'è un cuoco romano che fa affari d'oro cucinando cibo cinese



Zappitelli a pagina 10

Il Garante della Privacy: il codice sui pass con i dati dei titolari può essere letto da chiunque. Sanzione al Campidoglio per i permessi Ztl

Protesta contro la Regione. Fisioterapisti in rivolta. «Per noi non c'è il siero»

Sbraga a pagina 17

... Galeotto fu il «Qr Code», il «quadrato» con il codice a barre che si trova ovunque, dalle bollette ai prodotti del supermercato. E persino sui permessi Ztl. Peccato però che nessuno in Campidoglio si sia preoccupato dei livelli di sicurezza del codice. Con una app tutti possono leggere i dati dei titolari del pass.

Novelli a pagina 15

Da oggi il Lazio è arancione. Riaprono i negozi. Palestre e bar chiusi

Verucci a pagina 14



Se togliete le tv a Scanziani poi tocca darvi il reddito di cittadinanza

LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX
PATEK PHILIPPE
AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE
www.laurenti.info
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo



Ho parlato, sempre su queste colonne, del nuovo reality "L'isola dei famosi", in onda su Canale5, ma desidero fare riferimento anche al recente "Grande Fratello Vip", per constatare come la platea televisiva non disdegna l'appuntamento per rispondere facilmente alla domanda: "Che c'è stasera in tv?". Sapere che c'è una trasmissione che, nel bene o nel male, puoi seguire, è confortante. Di qui le puntate sono, per i direttori di reti televisive, una garanzia di tenuta d'ascolto. L'abitudine è la cosa che, ancor più del successo, aiuta. (...)

Segue a pagina 27

PRECESSIONI CON COSTRUTTI
Dalla ricerca scientifica nasce
LAILA
Nuovo farmaco con estratto Silixan® per combattere i sintomi dell'ansia lieve.
LAILA
Per sporcicare alla vita.
CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Superbonus, libertà di cessione, sconto o detrazione

Poggiani a pag. 32

DI SOSTEGNI

La nuova Cassa in deroga parte senza accavallamenti

Cirioli a pag. 37

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Vaccini - La circolare del Minsalute sul consenso informato

Societario - Start up innovative senza notaio, la sentenza del Consiglio di stato

FONDO PERDUTO - Il modello e le istruzioni per la domanda d'aiuto

Merkel paga il conto per la Pasqua amara: la Cdu è al 25%, in meno di una settimana perso il 3%

Roberto Giardina a pag. 14

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

La riforma dello SPORT

Descrivibile anche sul sito www.italiaoggi.com

Fondo perduto, domande al via

Sono in corsa 2,8 milioni di partite Iva, ma non è un click day. Difficoltà per software ancora non disponibili. Quasi impossibile (e sconsigliato) il fai-da-te

Da oggi al via le istanze per richiedere il contributo a fondo perduto previsto dal decreto Sostegni (41/2021). L'Agenzia delle entrate aprirà il canale informatico: una finestra che fino al 28 maggio servirà l'invio delle domande da parte di 2,8 milioni partite Iva. Un'attesa che è quella da click day anche se non si tratta di un indennizzo a chi è più veloce. Gli aiuti stanziati ammontano a 11,5 miliardi

Bartelli a pag. 29

POLEMICHE SBAGLIATE

Attaccando il governo, Salvini apre un'autostrada politica per Letta

Casopardo a pag. 5

Il gigantismo delle portacontainer è il frutto di un mercato senza regole



di **PIERLUIGI MAGNASCHI**

L'incidente della super-portacontainer Ever Given che ha bloccato il Canale di Suez era certo. Non si sapeva solo quando sarebbe avvenuto, ma era sicuro che sarebbe avvenuto. E quindi, questo incidente, non sarà nemmeno l'ultimo. Esso infatti è l'inevitabile risultato della corsa senza limiti al gigantismo delle navi e delle altre attrezzature di trasporto. Non a caso il Canale di Suez, per consentire il transito di questi immensi pachidermi del mare, era stato recentemente ampliato fino a raddoppiarlo in certi punti. Ma non è evidentemente bastato

continua a pag. 8

DIRITTO & ROVERSCIO

Lo statalismo è un obbligo per chi viene dalla formazione comunista o per da chi, come Speranza, ha frequentato questa compagnia che non a caso, non potendo più esporre in prima persona perché non è più credibile (nel 2021, cioè 10 anni dopo il crollo Muro di Berlino), Speranza è stato elevato da fare a livello di statista. Per costoro l'attività economica privata è sospetta, quindi è meglio evitarla. Si ricorderà che agli esordi della pandemia quando la struttura pubblica non riusciva a fare i vaccini fu proibito, dal ministro Speranza, appunto, ai laboratori di analisti di fare i tamponi, anche se essi erano perfettamente idonei a farlo. Terzi il ministro Speranza ha detto che sarà consentito alle farmacie di fare le vaccinazioni. Ma è da mesi che le organizzazioni dei farmacisti si erano messe a disposizione ma venivano sballate, non perché non fossero idonee a fare le vaccinazioni ma solo perché erano private. Sei mesi fa, forte dell'ipotesi statale, Italia Oggi suggerì di mobilitare le farmacie. Sei mesi gettati al vento. Mentre la pandemia avanzava, oltre che la gente, anche il paese. Pross!

TOGETHER TO COMPETE

IL NETWORK NOVERIM PENSATO E COSTRUITO PER I PROFESSIONISTI

OLTRE 700 SPECIALISTI IN TUTTA ITALIA

APRI LE PORTE DEL TUO STUDIO: FAI ENTRARE NUOVE COMPETENZE

CRESCI INSIEME A NOI!

noverim network
TOGETHER TO COMPETE
TOGETHER TO WIN

JOIN US ON NOVERIM.IT | 800 08 05 71

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



LA NAZIONE

MARTEDÌ 30 marzo 2021
1,80 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Lo scrittore Nesi: «Deluso dalle scelte toscane»

Le vaccinazioni per i settantenni E' partito l'assalto

Allegranti e Ulivelli nel Fascicolo Regionale



DOMANI IN REGALO SPECIALE VACCINI

ristora INSTANT DRINKS

La lezione di Londra alla Ue: zero morti

La Gran Bretagna vede la fine del tunnel, l'Italia continua a chiudere. Guida ai divieti di Pasqua, dal pranzo coi parenti alle gite. Seconde case off limits in Liguria. Le regioni chiedono un calendario di riaperture. Vaccini, il 16 aprile arriva Johnson & Johnson

Servizi da pag. 3 a pag. 8

Le priorità per la vaccinazione

Fa più paura l'antipolitica del virus

Pierfrancesco De Robertis

A parte il personale sanitario e le forze dell'ordine che oggettivamente stanno un gradino sopra gli altri, ci sentiamo tutti un popolo di lavoratori indispensabili e a rischio. Come dire, ogni vaccinando è bello a mamma sua. La lista delle priorità che ogni Stato compila rispecchia un preciso sistema di valori, attraverso il quale è possibile compiere un'autoanalisi del Paese. La nostra non è rassicurante, perché oltre il solito teatrino dei raccomandati, la fotografia dell'Italia in coda per una fiala è ancora frutto della lunga stagione culturale nata dalla seconda repubblica, quella dell'antipolitica, in base alla quale le toghe chiedono di essere vaccinate mentre i politici se ne vergognano.

Continua a pagina 2

DI PIETRO DICE NO ALLE TOGHE CHE VOGLIONO VACCINARSI SUBITO «SAREBBE UN ABUSO, IL BLOCCO DEI PROCESSI È SOLO UN RICATTO»

Antonio Di Pietro, 70 anni

IO ACCUSO I MAGISTRATI

Brambilla a pagina 3

DALLE CITTÀ'

Firenze

Conte, un mese da professore con stipendio

Caroppo nel Fascicolo Regionale

Firenze

Pasqua cancellata Danno da 51 milioni per il turismo

Pieraccini in Cronaca

Firenze

«Mio fratello è stato ucciso Capo Verde occulta la verità»

Spano in Cronaca



Intervista all'ex ministro

Azzolina e l'odio social «Ho vissuto con angoscia»

Polidori a pagina 12



Woody Allen parla in tv dopo trent'anni

«Non sono un pedofilo Attori stupidi mi evitano»

Pioli a pagina 15

HERNO

www.herno.com





la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 75

Martedì 30 marzo 2021

In Italia €1,50

Minneapolis, l'omicidio Floyd in tribunale

Otto minuti in ginocchio Così l'America processa il razzismo

L'analisi

È in gioco
lo Stato di diritto

di **Federico Rampini**

È iniziato ieri a Minneapolis il processo a cui guarda tutta l'America, e con lei il mondo intero.

● a pagina 29

A Minneapolis via al processo per l'uccisione di George Floyd, l'africano morto dopo che l'agente di polizia Derek Chauvin - imputato nel procedimento in aula - gli aveva impedito di respirare per 8 minuti e 46 secondi. E per questo tempo ieri, fuori dal tribunale della contea di Hennepin, i familiari e l'avvocato di Floyd si sono inginocchiati. L'avvocato dell'agente ha detto: «La politica fuori dall'aula» ma l'America è incollata alla televisione per il processo.

di **Anna Lombardi** ● a pagina 18



● Minneapolis L'avvocato Crump, il reverendo Sharpton e i familiari di Floyd ieri in ginocchio

La fronda dei governatori

Virus, le Regioni del centrodestra chiedono a Palazzo Chigi riaperture immediate. Il no di Draghi e Speranza le gela. Anche dopo Pasqua zone rosse e arancioni. Il premier: riscoprire il gusto del futuro. Via libera ai vaccini in farmacia

Biden: guai a mollare ora. Londra, primo giorno senza morti

Il commento

La fede
nel cambiamento

di **Michele Serra**

Il "gusto del futuro", evocato da Draghi nel suo incontro con le Regioni, è un concetto desueto.

● a pagina 28

Ai governatori di destra - spalleggiati dall'emiliano Bonaccini - che gli chiedevano riaperture in aprile, il presidente del Consiglio Draghi ha risposto: «Ora non si può, ma dobbiamo cominciare a riscoprire il gusto del futuro. Presto arriveremo a 500mila vaccini al giorno». Dall'estero arrivano segnali incoraggianti: Londra non ha più morti per Covid.

di **Bocci, Ciriaco, Giannoli, Origone e Ziniti** ● da pagina 2 a pagina 6 e con un racconto di **Benedetta Cibrario** ● a pagina 10

Intervista a Zaia

"I cittadini soffrono, basta lockdown"

di **Concetto Vecchio** ● alle pagine 2 e 3

La polemica sull'Anm

Le correzioni
dei giudici

di **Liana Milella**

Il "disappunto" del Quirinale consegnato in una telefonata.

● a pagina 28 e con un'intervista di **Sannino** ● a pagina 7

Cultura

Mattarella
nel nome
dei Presidenti

di **Claudio Tito**



C'è un filo invisibile che non si è mai spezzato in quasi 75 anni di vita repubblicana. Un rammento virtuale che ha unito tutti i presidenti della Repubblica dal 1946 ad oggi.

● alle pagine 32 e 33

Non sparate
sulla memoria
di Philip Roth

di **Antonio Monda**



Era inevitabile: l'ondata del movimento #MeToo arriva a colpire anche Philip Roth, con l'intento di travolgerlo e ridimensionarlo sul piano sia umano che letterario.

● a pagina 31

DISEGNIAMO L'ATLANTE DEL WELFARE PER I MANAGER E TRACCIAMO NUOVE ROTTE.

Praesidium, una guida sicura per il welfare dei manager.

praesidiumspa.it, via Ravenna 14 - 00161 Roma, Tel +39 06 44070640.

Addio al restauratore della Sistina

Colalucci, l'uomo che per 15 anni curò il genio di Michelangelo

di **Corrado Augias**

● a pagina 21

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

Concessionaria di pubblicità: A. Marconi & C.
Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: public@azionmarconi.it

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Grecia, Malta € 3,30 - Croazia HR 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con CD Beethoven
€11,40

NZ

Fiona May "Il razzismo dilaga e si sposta dagli stadi ai social"



L'INTERVISTA DI FILIPPO FEMIA - P. 13

Cinema Muccino, Veronesi e Avati "Non ci fidiamo dei giurati del David"

FULVIA CAPIRARA - PP. 22-23

Costanzo "Vaime, un fuoriclasse non c'è più nessuno come lui"

L'INTERVISTA DI EMANUELA MINUCCI - P. 23



LA STAMPA



MARTEDÌ 30 MARZO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € IL ANNO 155 IL N. 88 IL IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

IL PREMIER RESISTE AL PRESSING SULLE APERTURE DEI NEGOZI. SÌ AI VIAGGI ALL'ESTERO. IN ARRIVO LE MONODOSI JOHNSON

Draghi: a luglio immunità di gregge

Vaccini, subito 3 milioni di fiale. Stop all'acquisto delle Regioni. Dopo Pasqua superiori in presenza in zona arancione

"Si raggiungerà l'immunità di gregge nell'Unione europea entro luglio". Così Mario Draghi dopo il vertice con le Regioni. Accelerazione sui vaccini: arrivano 3 milioni di dosi ma il governo ferma l'acquisto da parte dei governatori. Il premier resiste al pressing sulle aperture di negozi e ristoranti. Ma c'è il via libera per i viaggi all'estero. Dopo Pasqua scuole superiori in presenza in zona arancione. SERVIZI - PP. 2-7

IL COMMENTO

LE DUE LINEE DEL GOVERNO

MARCELLO SORGI

Ci sono due filosofie nel governo. E ce n'è una prevalente tra i governatori delle Regioni, che ieri Draghi ha incontrato dopo il duro faccia a faccia a distanza della scorsa settimana, in cui ne aveva accusato alcuni di aver condotto la campagna di vaccinazione con inutili privilegi verso categorie forti, e insopportabili ingiustizie verso gli ottantenni, in gran parte rimasti in attesa di protezione. I presidenti delle Regioni guidate dal centrodestra non accettano un altro mese di lockdown.

CONTINUA A PAGINA 21

IL CASO

TUTTI I DUBBI SULLO SPUTNIK

EUGENIA TOGNOTTI

Uno spettro si aggira sull'Italia divisa dalla pandemia, lo Sputnik V, diventato il vaccino "delle mie brame" di tanti governatori. A voler fare il punto sullo stato dell'arte riguardo a quel vaccino, ci si trova di fronte a un groviglio di questioni. Il fatto è che non ci sono punti fermi e gli interrogativi sono tanti. A cominciare dalla mancanza di certezze, collegata alla rapida approvazione dello Sputnik in Russia.

CONTINUA A PAGINA 21

L'ANALISI

LE INCOGNITE DEL RECOVERY

STEFANO LEPRÌ

Manca solo un mese alla scadenza ultima per presentare agli uffici europei il progetto completo del Recovery Plan. Il nostro non è il solo Paese a non aver ancora detagliato le sue scelte, ma resta indietro rispetto ad altri. E intanto, con il prolungarsi della pandemia e della fatica politica di gestirla, si affollano problemi nuovi. Per alcuni mesi ci eravamo esaltati perché, finalmente, l'Europa sapeva agire insieme, e in misura massiccia.

CONTINUA A PAGINA 21

LA POLEMICA

IL WIKI-LEONARDO E LA BORGONZONI

MICHELA MURGIA

Se fossi in Wikipedia, farei immediatamente causa per danni alla sottosegretaria alla cultura Lucia Borgonzoni. Per colpa della sua idea di autodefinirsi divulgatrice della vita dei grandi personaggi italiani, il noto sito di informazioni open source è stato usato infatti nelle ultime ore come strumento di misura dell'ignoranza dell'esponente politica o, a voler essere buoni, della sua coerenza. - P. 11

LA SVOLTA

Londra festeggia il primo giorno senza morti e sul Tamigi il memoriale è un muro di cuori



Il muro di cuori sul Tamigi in memoria dei morti per il Covid

TOLGA AKMEN / AFP

IL RACCONTO

Ma io, inglese acquisita resto furiosa con BoJo

SIMONETTA AGNELLO HORNBY

Il governo britannico, all'inizio di questo Covid, era confuso. Johnson un pasticcione. - P. 21

L'INTERVISTA

Yunus: Big Pharma adesso ceda i brevetti

KARIMA MOUAL

Non c'è sostegno dai leader politici per togliere il brevetto al vaccino. Yunus: «È la via». - P. 9

IL SEGRETARIO DI STATO USA

Blinken: "Noi e l'Italia adesso restiamo uniti la Cina ci vuole divisi"

PAOLO MASTROLILLI INVIATO A NEW YORK



«Dove la Cina cerca di dividerci, dovremo lavorare insieme per colmare il divario». È il messaggio che il segretario di Stato americano Blinken invia all'Italia, commentando l'adesione di Roma alla "Via Della Seta". Sui vaccini invece promette che «nei prossimi mesi gli Usa faranno molto di più». - P. 15

LIBERATA LA EVER GIVEN

IL BLOCCO DI SUEZ SVELA IL BISOGNO DI DIVERSIFICARE

BILL EMMOTT

Ogni strategia militare conosce i luoghi chiave in mare: lo Stretto di Malacca tra la Malesia e l'Indonesia, lo Stretto di Gibilterra, lo Stretto di Hormuz tra l'Iran e l'Oman, il Canale di Panama e, certamente, il Canale di Suez. Ma fino a martedì scorso, quando la grande nave portacontainer di proprietà giapponese e operata da Taiwan, Ever Given si è incagliata e ha bloccato il Canale di Suez, pochi economisti o dirigenti d'azienda avranno pensato molto a queste rotte marittime strategiche. Il mondo ha ricevuto una lezione sulla gestione della catena di approvvigionamento. - P. 17



È IN EDICOLA

LE VOCI DEL BOSCO di MAURO CORONA



STORIE DI MONTAGNA

BUONGIORNO

Raffrontate le due scene. Scena numero uno, la protesta dei ristoratori. Sono scesi in strada a Milano con le maschere e i cartelli, e nei prossimi giorni replicheranno a Bologna, a Napoli, a Roma. Protestano perché non lavorano da un anno, o lavorano a metà servizio, o soltanto con la consegna a domicilio e, dicono, non è questione di irresponsabilità ma di sopravvivenza (i primi a pagare, questa è un'aggiunta mia, sono stati i sguatterini e i lavapiatti, spesso stranieri, spesso assunti in nero). Non chiedono né sostegni né vaccini, chiedono di lavorare. Scena numero due, la protesta dei magistrati. Il loro sindacato ha diffuso una nota per esprimere «disagio e sconcerto» poiché l'illustre corporazione non è stata inserita fra quelle da vaccinare prioritariamente (sacrilégio!), e pertanto saranno costretti a rallentare

lo svolgimento delle mansioni, o in casi estremi a sospenderle. Per dirla meglio, i ristoratori sono alla canna del gas e chiedono di lavorare di più, anche senza vaccino; i magistrati continuano a ricevere lo stipendio e, senza vaccino, vogliono lavorare di meno. Era difficile descrivere meglio il concetto di disuguaglianza fra i garantiti e i non garantiti, fra chi non mangia se non si rimbocca le maniche e chi mangia comunque, in prossimità della crapula, ma lo stesso si lagna e con accenti di protervia. Era difficile immaginare - rubo il lampo a Carlo Nordio - un'esemplificazione più spettacolare della Giustizia che non sa che cosa sia la giustizia. Era difficile trovare due immagini così simili e così distanti a rappresentare la tragedia nella tragedia del nostro povero Paese.

Io so' io

MATTIA FELTRI





BORSA +0,12% 1€ = \$1,1784

BORSE ESTERE	Var. %	Indice
Don Jones	03,197	7.7334
Nasdaq	19,249	
S&P 500	9,874	
Francfort	14,818	
Zurigo	11,000	
Londra	8,726	
PARIGI	0,018	

VALUTE	Var. %	Indice
Euro-Dollaro	0,0012	140,08
Euro-Yen	100,18	173,7
Euro-Fr.	1,1078	24,140

L'insolvenza dell'hedge Archegos agita il sistema bancario internazionale

Credit Suisse, Deutsche Bank e Nomura tra gli istituti coinvolti nelle operazioni speculative sui media americani
Licciardello a pagina 2

Consumi boom, la Cina disegna una nuova mappa del lusso

Gli acquisti (+37% nel 2020) si concentrano nell'area continentale

Camurati in MF Fashion

Anno XXXIII n. 092
Martedì 30 Marzo 2021

€2,00 *Classedificatori*



DA DOMANI

Patrimoni

L'ECONOMIA **NEW NORMAL**

IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI

Copyright Magazine for Fashion s.r.l. - Via S. Costantino 10 - 40138 - Bologna - Tel. 051/2611111 - Fax 051/2611112 - Web: www.mf.it - ISSN 1120-3282

OGGI PARTE L'OFFERTA DEL CRÉDIT AGRICOLE

Il Creval chiede di più

Secondo il cda della banca **valtellinese**, il prezzo proposto dei **francesi** non è congruo
Il ceo **Lovaglio** a ClassCnbc: il progetto è **giusto**, da rivedere la parte **economica**
Si scalda anche il fronte **Aspi**. Atlantia ha deciso: la **trattativa** sarà soltanto con Cdp

IL TESORO PREPARA UN ALTRO BTP FUTURA PER IL RETAIL: AVRÀ SCADENZA 16 ANNI



IDIRITTI TV DELLA SERIE A
Seconda sconfitta per Sky: respinta l'offerta per le tre partite del pacchetto 2

OPA & DELISTING
La famiglia Carraro prova a dire addio a Piazza Affari

BARCHE PER SUPER-RICCHI
The Italian Sea Group, accordo con Armani per gli yacht da oltre 70 metri



È partita l'offerta
Pubblica di Acquisto
per il 100% delle azioni
del Credito Valtellinese

Siamo internazionali e da 40 anni fieri di essere italiani.

Questo è agire concretamente, ogni giorno, nell'interesse dei nostri clienti, delle persone, delle comunità.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI VISITA IL SITO **OPACREVAL.CREDIT-AGRICOLE.IT** O CHIAMA IL NUMERO VERDE **800.141.319** (DALL'ESTERO +39 06 97602699)

PER ADERIRE ALL'OFFERTA PUOI:
• RIVOLGERTI ALLA FILIALE DELLA TUA BANCA
• CONTATTARE IL TUO GESTORE

CRÉDIT AGRICOLE
Una grande banca. Tutta per te.

Message publicitaire. L'offre de l'acquisition publique par le Crédit Agricole est soumise à l'approbation de la Commission des Opérations de Bourse. Le prix de l'offre est de 100% du cours de clôture de l'action au 30/03/2021. Le montant de l'offre est de 100% du montant de l'offre. Le montant de l'offre est de 100% du montant de l'offre.

Il Piccolo

Trieste

Firmato il patto anti allagamenti per salvare il Borgo Teresiano

Due milioni per pulire la foce del torrente Chiave dai detriti: l'intasamento congestiona le fognature

MASSIMO GRECO

Sos Borgo Teresiano. Lo ha lanciato ieri mattina il governatore Massimiliano Fedriga.

Lo hanno ripreso il sindaco Roberto Dipiazza, il presidente dell' **Autorità portuale** Zeno D' Agostino, il presidente dell' Ausir Davide Furlan, l' amministratore delegato di AcegasApsAmga Roberto Gasparetto.

Obiettivo dell' allarme: evitare che il centro triestino, in particolare la parte settentrionale estesa da via San Nicolò a via Carlo Ghega, finisca sott' acqua ogni qualvolta che una piovuta diventi un temporale. L' accordo di programma, firmato ieri mattina "in presenza" nel governatorato in piazza Unità, si concentra sul rischio idraulico incombente nel bacino formato dal torrente Chiave e dai suoi affluenti. Già pronti 2 milioni, che - rileva e deplora l' ex governatore "dem" Debora Serracchiani in una nota - per la verità erano disponibili fin dal 2017 in seguito a un' intesa allora intercorsa tra Cipe e Regione.

Questi 2 milioni rappresentano solo un primo capitolo nel contesto di una serie di interventi in tema di sicurezza idraulica, che si susseguiranno lungo dieci anni per un investimento stimato in una ventina di milioni (prevenzione, mappatura, realizzazioni). Ma si tratta di un primo capitolo molto significativo, perché mette mano al pluridecennale problema dello sbocco a mare del Chiave in Porto vecchio e perché in questo modo salvaguarda una parte importante del centro triestino.

Roberto Gasparetto, a nome della stazione appaltante AcegasApsAmga, conta di iniziare i lavori nella primavera 2022, lavori che dovrebbero durare da sei mesi a un anno. Si tratterà di collocare barriere a mare all' altezza della foce del Chiave, situata tra il Molo IV e il Molo III, più o meno dove sorge il "villaggio Greensisam": una volta bloccata l' acqua marina - spiega Enrico Altran, manager idrico dell' utility - si procederà a operare con appositi aspiratori per "sghiaiare" i detriti accumulatisi nella parte finale del torrente.

Proprio il sedime di quanto trascinato dal Chiave è causa dei sempre più frequenti allagamenti negli ultimi anni, perché il corso, quando piove forte, si gonfia e non riesce a raggiungere il mare. La pressione dell' acqua proveniente dall' entroterra, che non trova sfogo nell' Adriatico, determina la crisi del sistema fognario: ecco strade, marciapiedi, cantine, negozi allagati.

Il "misterioso" Chiave, che scorre tombato fin dalla prima metà dell' Ottocento, scende lungo via Carducci poi, all' altezza di piazza Dalmazia, piega verso ovest passando sotto gli edifici (hotel Milano, ecc.) di via Carlo Ghega fino a raggiungere largo Città di Santos, da dove entra in Porto vecchio per gettarsi in mare. Ma alle spalle delle ultime centinaia di metri del Chiave c' è l' afflusso di un intero bacino idrografico: Settefontane, Farneto, Romagna, Timignano, Scorcola... il Chiave diventa una sorta di collettore.

La questione-Chiave divenne dirompente nel 2017, quando Comune e AcegasApsAmga si resero conto che una parte di via Carducci, sotto il peso di 600 bus e di un movimento veicolare da oltre 35.000 passaggi/giorno, stava collassando. A quel punto si varò un progetto di emergenza che richiese un finanziamento pari a 2,3 milioni Iva



compresa. Cantiere misto, sotterraneo e in superficie, che durò un anno abbondante con comprensibili riflessi sul traffico urbano.

Probabile che il secondo capitolo del Piano programmi l'eliminazione del cosiddetto "mammellone", un rigonfiamento di detriti subacqueo prossimo alla foce del Chiave, che disturba lo sbocco e l'attività dei natanti.



Il Piccolo

Trieste

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto, verso la gara per gestire le crociere Le manovre su Vtp

Anac: è stato illegittimo l'affidamento diretto

F. B.

VENEZIA La gara nel 2025 sarà inevitabile. D' accordo, fra quattro anni le navi non dovrebbero più arrivare alla Marittima, potrebbero essere a Marghera (e questo rende la questione ancora più intricata) tra le banchine di Tiv, Vecon e del canale industriale nord, in attesa del terminal off shore sul quale qualche giorno fa hanno convenuto quattro ministri (Ambiente, Infrastrutture, Cultura e Transizione ecologica) ma non ci sarà più l' affidamento diretto alla Venezia terminal passeggeri della gestione della stazione crocieristica come è avvenuto nel 2000 quando cominciò a gestire l' attività alla Marittima.

A quasi tre anni dall' ispezione all' Autorità portuale, l' Autorità nazionale anticorruzione ha evidenziato l' irregolarità della procedura. «Legittima e intangibile», la risposta del **Porto** e della Vtp all' Anac, ma è chiaro che attorno alla società sembrano esserci grandi manovre ormai da tempo, nonostante il business tra Covid e incertezze sul terminal, non sia più sicuro come una volta. Prima, a novembre, la modifica (seppur minima) della compagine societaria con la cessione dell' 1 per cento da parte di Veneto Sviluppo alle compagnie di crociera, adesso l' intervento sull' affidamento, due cose indipendenti ma che segnano il futuro di Vtp. Difficilmente ci saranno scossoni prima del 2025 quando scadrà la concessione (compreso l' anno di proroga legato al Covid definito dal decreto Ristori), la precisazione di Anac di fatto riguarda la gara che si dovrà fare; mentre terremoti potrebbero esserci all' interno della società con la Regione (tramite la sua finanziaria) pronta a farsi da parte. Probabilmente l' accordo di novembre rappresenta il primo passo di un percorso già definito da entrambi i soggetti.

Il nuovo assetto societario vede Apvs (che controlla anche Vtp) composta al 50 per cento da Veneto Sviluppo, al 49 dalle compagnie (Msc, Costa crociera, Royal Caribbean e Global Linean) e all' 1 da Apv investimenti società controllata dall' Autorità portuale. Poco cambia perché la parte pubblica (Regione e **Porto**) continuano ad avere la maggioranza ma è chiaro che l' ulteriore cessione sta nelle cose. Ancor più con la gara ormai inevitabile che sarà tutta da costruire perché la vicenda si intreccerà con il terminal futuro per le crociere ancora tutto da definire. Difficile pensare che nel 2025 sia già pronto la stazione fuori dalla laguna individuata come auspicabile dal governo Draghi, più facile invece la presenza ancora degli approdi diffusi a Marghera con la Marittima usata per le navi più piccole (sotto le 40 mila tonnellate), così come previsto dal decreto Clini-Passera.

L' Anac era intervenuta nel 2018 per verificare i rapporti contrattuali e concessori instaurati dal **Porto** per soddisfare le esigenze derivante dai servizi a terra connessi alle propria attività. Nel mirino sono così finite Apv Investimenti, l' Ufficio Vigilanza servizi e Forniture, il servizio di security (su cui non sono mancati i rilievi) e Vtp, società costituita nel 1997 per gestire le crociere , affidataria della concessione demaniale della Marittima dal 2000. Dalla sua costituzione i soci sono cambiati ed è la criticità che evidenzia l' Anticorruzione. «I soci privati infatti non sono tutti riconducibili ad imprese operanti nel **porto**, ma sono invece anche costituiti da un istituto bancario (la finanziaria regionale, ndr), dalla Camera di commercio e da altre società». «Vtp ha gestito e gestisce il servizio dalla sua costituzione, mentre i beni strumentali per l' esercizio le sono stati affidati in concessione mediante atti di concessione pluriennali dopo. Verifiche sono state fatte sulla legittimità della costituzione, atti in coerenza con i precedenti giurisprudenziali dal Tar del Veneto



che nel 2018 si sono formati sul punto», al risposta.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IL CASO

«Concessione illegittima a Vtp Lo avevo scritto all' Anac nel 2015»

Felice Casson ricorda la sua interrogazione in Senato «Ora diano risposte. Le grandi navi fuori dalla laguna» Le interrogazioni dell' ex Magistrato Dopo sei anni arriva anche Anac

ALBERTO VITUCCI

Sei anni. E' il tempo intercorso fra la richiesta avanzata da un senatore della Repubblica, l' ex pm Felice Casson e il parere inviato in questi giorni dall' Anac, l' Autorità nazionale Anticorruzione. Che ha comunicato i suoi dubbi sulla legittimità della concessione per il **porto** passeggeri affidata alla società Vtp. «Avevamo già scritto tutto nel 2015», sorride oggi Casson, che non fa più il senatore e si occupa di legalità e conferenze per l' Onu, «ma la questione adesso è sul tavolo, e non può essere accantonata».

Che significa?

«Semplice, che quella concessione non è valida, va ritirata. La gestione dei terminal del **porto** passeggeri di Venezia va affidata con gara, come chiedevo sei anni fa».

Quali sono le questioni di illegittimità?

«L' articolo 6 della legge che istituiva le Autorità portuali del 1996 dice che per affidare in concessione servizi portuali si deve fare una gara ad evidenza pubblica. Invece qui si è affidato direttamente il servizio a una società composta dalla Finanziaria regionale, dalla Save, da privati e adesso delle compagnie armatoriali.

E poi dalla finanziaria del **Porto**, l' Apv. Le Autorità portuali non possono gestire servizi. Qui il controllore fa parte di una società che dovrebbe controllare».

E lei lo aveva scritto.

«La mia prima interrogazione all' allora ministro delle infrastrutture Delrio risale al febbraio del 2015. Gli chiedo risposta proprio su questi temi», E l' Anac?

«Le risposte tardavano, allora il 17 dicembre del 2015 ho presentato una seconda interrogazione in Senato, sollecitando anche l' Autorità nazionale anticorruzione a intervenire».

Ora il parere è arrivato.

«Ma è chiarissimo. Questa situazione non può andare avanti.

Dunque che si fa?

«Si fa una gara, come si doveva fare prima. La concessione a Vtp scade nel 2024. Ma a questo punto non mi pare sia legittima».

C' entra tutto questo con il dibattito sulle grandi navi in laguna?

«Ma certo. È evidente che una società che ha in concessione l' uso delle banchine della Marittima non ha interesse che si scelgano altre soluzioni. Con nuovi terminal dove i diritti acquisiti non contano, perché bisognerebbe fare la nuova gara».

Lei che soluzione propone? «Anche qui ripercorriamo un film già visto. Nel 2012, dopo il naufragio della Costa Concordia, si era detto di cercare soluzioni alternative per le grandi navi a San Marco.



Siamo ancora a quel punto, non si è fatto niente».

Per la soluzione definitiva fuori dalla laguna ci vorranno anni.

«Sì, ma se mai si comincia ci troveremo fra quattro cinque anni di nuovo a questo punto».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Allora, grandi navi a Marghera o fuori dalla laguna?

«Mi pare evidente che le navi sempre più grandi in laguna non ci possono più entrare.

Poi c'è il problema delle acque alte, del Mose. La soluzione è fuori. Per me al Lido, davanti all'isola artificiale del Mose».

E intanto?

«A Venezia devono arrivare navi più piccole, in Marittima solo quelle al di sotto delle 40 mila tonnellate. E in prospettiva il porto passeggeri dovrà essere costruito fuori. Non c'è altra soluzione».

Il governo Draghi ha preso una decisione. Fuori della laguna, e nel lungo periodo, intanto Marghera.

«Le soluzioni provvisorie poi diventano definitive. Si parta subito con il terminal fuori della laguna».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Venezia. Il Governo ha deciso di allontanare le navi da crociera, approderanno a Marghera. Ma intanto

Un concorso di idee da 41 milioni per spostare il traffico turistico. L' **Autorità portuale** protesta: l' Ambiente-Transizione ecologica blocca il dragaggio dei canali proposti. Con l' obiettivo 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 crociera dalla stazione marittima di Venezia verso il porto industriale di Marghera. L' **Autorità** del porto sta conducendo un concorso da 41 milioni per progettare e realizzare il nuovo scalo, ma protesta perché il ministero della Transizione ecologica, lo stesso che propugna lo spostamento delle crociere a Marghera facendo passare le navi lungo il canale dei Petroli, ha bloccato il dragaggio dei canali portuali di Marghera e del canale dei Petroli, che consentirebbe il passaggio delle navi ora difficoltoso. Togliere le crociere a Venezia I ministri hanno deciso di lanciare un concorso di idee per portare gli approdi del traffico turistico fuori dal porto di Venezia per "risolvere in maniera strutturale e definitiva il problema". Già il Governo Conte aveva deciso nel 2020 con una decisione contraddittoria che le navi passeggeri dovessero spostarsi da Venezia, ma al tempo stesso dovessero mantenere a Venezia l' home port, cioè il luogo di partenza e di arrivo delle crociere, vista la disponibilità di un polo di attrazione turistica di valore mondiale, la presenza di uno dei principali aeroporti italiani e dei collegamenti con autostrade e linee ferroviarie internazionali. L' esperienza Covid bloccasse del tutto il turismo, e quindi le crociere a Venezia, ogni estate in occasione della festa acqua tradizionale del Redentore le navi da crociera venivano dirottate su un percorso lagunare alternativo. Lo stesso sindaco Luigi Brugnaro il 20 luglio 2019, giorno del Redentore, quando le crociere sono costrette a dirottare su Marghera per la chiusura del Canale della Giudecca, aveva dimostrato plasticamente che le grandi navi possono evitare il passaggio in bacino San Marco, senza scavare nuovi canali. Salito a bordo di una nave da crociera, aveva mostrato con video e cronache sui social che i giganti del **mare** possono percorrere il Canale dei Petroli, entrando dalla bocca di porto di Malamocco, quindi entrare nel canale Nord di Marghera e qui attraccare. Un concorso da 41 milioni Del resto, per un nuovo terminal crociere nel canale industriale Nord-sponda Nord di Marghera, l' **Autorità portuale** di Venezia ha già lanciato un bando lo scorso 24 febbraio, per valutare la fattibilità tecnico economica dell' opera, che secondo alcune stime dovrebbe aggirarsi sui 41 milioni di euro. Il bando di progettazione, per una cifra di 936.804 euro, aveva inizialmente il termine di presentazione fissato al 31 marzo, poi prorogato al 15 aprile, con termine di sei mesi per la consegna del progetto. Questo deve prevedere la progettazione di un terminal passeggeri, con relativa banchina prospiciente il Canale Industriale Nord. Lo scopo è di recuperare a fini portuali un' area che attualmente è degradata e sottoutilizzata, con una nuova localizzazione di servizi anche a carattere urbano. Il terminal sarebbe raggiungibile dalla Bocca di Malamocco, percorrendo il canale Malamocco-Marghera, evitando così il passaggio delle Grandi Navi nel Bacino di san Marco. Il no dell' Ambiente-Transizione ecologica ai canali di Marghera L' **Autorità** del porto protesta perché il ministero della Transizione ecologica, lo stesso che propugna lo spostamento delle crociere a Marghera facendo passare le navi lungo il canale dei Petroli, ha bloccato il dragaggio dei canali portuali di Marghera e del canale dei



Petroli che consentirebbe il passaggio delle navi ora difficoltoso. Per questo motivo l' **Autorità** del porto (formalmente **Autorità di Sistema Portuale del Mare**



e-gazette

Venezia

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

Nave urta cargo in porto Marghera, nessun ferito

Durante la manovra di ingresso in porto nel canale industriale Ovest -Ramo Nord

Incidente nautico oggi a Marghera dove la nave porta rinfuse Baskop di 100 metri battente bandiera Barbados con a bordo 6200 tonnellate di soda, durante la manovra di ingresso in **porto** nel canale industriale Ovest -Ramo Nord ha urtato una nave general cargo, la Cileen M. di bandiera Togo ormeggiata al CIAW 1 per la scarica di 4700 tonnellate di sabbia. Da una prima ricostruzione sembra che la Baskop, assistita dal Rimorchiatore Vanna C., per ragioni ancora in via di accertamento, mentre si stava avvicinando alla banchina per raggiungere il proprio ormeggio, abbia stretto troppo la manovra andando ad urtare col proprio lato dritto la zona poppiera di sinistra della nave ormeggiata. A seguito dell' urto si sono riscontrati solo danni materiali, nessuna persona è stata coinvolta durante la collisione né si è verificato un rischio di inquinamento. Allertata dal personale del nucleo Nostromi del **Porto** di Marghera, la Sala Operativa della Capitaneria di **Porto** di **Venezia** ha inviato sul posto i propri mezzi ed il personale di rinforzo per condurre i primi accertamenti e per avviare le indagini per accertare la dinamica dei fatti. (ANSA).



Nave di soda sbatte contro un cargo in banchina

Incidente senza feriti lungo il Canale Ovest. Domenica un traghetto si è insabbiato a Porto Levante

Giacomo Costa

VENEZIA Una virata troppo stretta, la fiancata che si avvicina veloce, la spinta opposta del rimorchiatore ad aggiustare la manovra, ma l'urto era ormai inevitabile. Ieri mattina, poco prima delle 10.30, la nave porta rinfuse delle Barbados «Baskop» - cento metri di lunghezza, 6.200 tonnellate di soda a bordo - ha finito con l'urtare la nave general cargo con bandiera di Togo «Cileen M», ormeggiata al Ciaw 1 e impegnata a scaricare 4.700 tonnellate di sabbia. Nella prima ricostruzione pare che la «Baskop», in fase di ingresso nel canale industriale Ovest-ramo Nord del porto di Marghera e assistita dal rimorchiatore Vanna C, abbia stretto troppo la manovra di avvicinamento all'ormeggio che le era stato destinato e abbia così finito per scontrarsi con la sua fiancata di dritta sulla zona poppiera sinistra della «Cileen M», senza conseguenze né per il personale, rimasto illeso su entrambe le navi, né per i carichi. Solo gli scafi dei due giganti hanno pagato il prezzo dello scontro. Immediatamente allertata dal personale del nucleo Nostromi del porto di Marghera, la sala operativa della capitaneria ha avviato i primi accertamenti e le indagini per accertare la dinamica dei fatti; un processo che continuerà anche nei prossimi giorni, con le verifiche tecniche da parte del personale del nucleo Port State Control della guardia costiera, che dovranno assicurare lo stato di entrambe le navi prima che possano riprendere il largo. Si tratta del secondo contrattempo nautico in soli due giorni: domenica la «Gnv Bridge», in uscita dal cantiere nautico Visentini, si è insabbiata nelle acque davanti a porto Levante e ci è rimasta bloccata fino a sera, quando un terzo rimorchiatore ha raggiunto i primi due e con la sua spinta ha finalmente permesso alla nave di uscire dalla secca dove si era incastrata. «Nessuna maledizione, sono episodi che possono capitare - dice il presidente della Panfido Rimorchiatori, Davide Calderan - A Chioggia si è trattato di un canale con l'acqua più bassa del previsto, a Marghera dobbiamo aspettare la relazione, ma se non è stato un errore di manovra ci sarà stato qualche guasto. Il rimorchiatore e il pilota a bordo, comunque, hanno rimediato subito». L'incidente a Marghera fa subito pensare a quando transiteranno anche le navi da crociera. Ma Calderan esclude che simili episodi possano diventare più frequenti quel giorno: «Dopo l'incidente della Msc Opera del 2019, l'unico in decenni, i protocolli per le navi passeggeri sono ancora più stringenti, con tre rimorchiatori per ciascuna: quanto successo ieri è rarissimo per le navi merci, quasi impossibile per le crociere».



Scontro al Porto, nave squarciata

Manovra sbagliata di una porta rinfuse lunga 100 metri. Impossibile evitare la collisione con l'altra imbarcazione. L'incidente è avvenuto nello stesso canale portuale dove nel prossimo futuro ormeggeranno le crociere

LO SCHIANTO MARGHERA Come il 2 giugno 2019 quando la nave Msc Opera strinse l'hotel fluviale River Countess sventrandogli la prua, ieri mattina a **Porto** Marghera una nave che trasportava un carico di 6.200 tonnellate di soda ha stretto una seconda unità che, già ormeggiata, stava scaricando 4.700 tonnellate di sabbia, e le ha squarciato parte della parte poppiera di sinistra. I danni non sono ingenti, guardando le foto, per fortuna non c'è stato nessun ferito e nemmeno alcun pericolo di inquinamento. L'aspetto singolare è che l'incidente è avvenuto nello stesso canale portuale dove nel prossimo futuro verrà ormeggiata una delle grandi navi da crociera che il Comitato lo scorso dicembre e quattro ministri alcuni giorni fa hanno stabilito che verranno spostate dalla Marittima a Marghera. Si tratta, infatti, del canale industriale Ovest dove si trova il terminal container Vecon, uno dei due individuati per ospitare anche le navi bianche (l'altro è il Tiv, sempre per container, operante non molto distante dal Vecon in una rientranza del canale dei Petroli): la nave carica di sabbia, la general cargo Cileen M. di bandiera Togo, è ormeggiata più all'interno, al CIAW 1 del Terminal intermodale, nel ramo nord del canale Ovest, ma sempre dello stesso canale si tratta.

LA DINAMICA La porta rinfuse Baskop di 100 metri, battente bandiera Barbados, stava effettuando manovra indietro per accostare e ormeggiare alla banchina quando, stringendo troppo la manovra, ha toccato col proprio lato dritto (cioè con la parte destra della poppa) l'altra nave. La Baskop era assistita nella manovra da un rimorchiatore, il Vanna C., che non è riuscito ad evitare la collisione.

Allertata dal personale del nucleo Nostromi del **Porto** di Marghera, la sala operativa della Capitaneria di **Porto** di **Venezia** ha inviato sul posto i propri mezzi ed il personale di rinforzo per condurre i primi accertamenti e per avviare le indagini con le quali verrà accertata la dinamica dei fatti. Nei prossimi giorni ulteriori accertamenti tecnici verranno svolti dal personale del Nucleo Port State Control della Guardia Costiera di **Venezia** per verificare le condizioni di sicurezza delle unità coinvolte prima che le stesse lascino lo scalo veneziano.

E.T.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

IERI MATTINA

Incidente nautico al Porto Nave porta rinfuse urta cargo

Manovra errata durante l'entrata e lievi danni alle due imbarcazioni mercantili L'una stava scaricando sabbia, l'altra era carica di soda e faceva manovra

Misure di parcheggio calcolate male e la "botta" è stata inevitabile. Non è successo davanti a un bar o nel piazzale di un supermercato. È capitato in **porto** a Marghera. Protagoniste della "strisciata" due navi mercantili, una già ormeggiata e l'altra che stava per entrare nello spazio assegnatole sulla stessa banchina. Lievi danni, nessun ferito e nessun sversamento in acqua di prodotti inquinanti.

Ieri mattina verso le 10.20 la nave porta rinfuse Baskop di 100 metri, battente bandiera Barbados con a bordo 6200 tonnellate di soda, durante la manovra di ingresso in **porto** nel canale industriale Ovest-Ramo Nord, ha urtato una nave general cargo, la Cileen M. di bandiera Togo ormeggiata per scaricare 4700 tonnellate di sabbia. Da una prima ricostruzione fatta dalla Capitaneria di **Porto**, sembra che la Baskop, assistita dal rimorchiatore Vanna C., per ragioni ancora in via di accertamento, mentre si stava avvicinando alla banchina per raggiungere il proprio ormeggio, abbia stretto troppo la manovra andando ad urtare col proprio lato dritto la zona poppiera di sinistra della nave ormeggiata. A seguito dell'urto si sono riscontrati solo danni materiali, nessuna persona coinvolta durante la collisione né si è verificato un rischio di inquinamento.

Immediatamente allertata dal personale del nucleo Nostromi del **Porto**, la Sala Operativa della Capitaneria di **Porto** ha inviato sul posto i propri mezzi ed il personale di rinforzo per condurre i primi accertamenti e per avviare le indagini per ricostruire la dinamica dell'incidente. Nei prossimi giorni saranno eseguiti ulteriori accertamenti tecnici dal personale del Nucleo Port State Control della Guardia Costiera per verificare le condizioni di sicurezza delle unità coinvolte prima che le stesse lascino lo scalo veneziano.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Schiappapietra (Sib): è necessario un incontro con l' Autorità Portuale Durante il montaggio delle cabine i Bagni sono come un cantiere

«Non pensavamo di dover garantire il passaggio anche fuori stagione»

AL. PAR.

LE REAZIONI «Non pensavamo di dover garantire l' accesso al pubblico anche quando siamo chiusi o fuori stagione. Abbiamo sempre fatto passare tutti.

Quando siamo aperti. Durante il montaggio delle cabine i Bagni sono come un cantiere in cui è interdetto l' accesso. Ancor di più con l' ordinanza dell' **Autorità Portuale** in fatto di covid». Cade dalle nuvole Enrico Schiappapietra, titolare dei bagni Olimpia e storico presidente regionale del sindacato balneari del Sib. Al corrente del caso dei Bagni Nilo propone: «Ci dovremo incontrare con l' **Autorità Portuale**, ente gestore per conto dello stato della concessione demaniale sulle spiagge per trovare una soluzione per la pubblica utilità. Garantire l' accesso al mare ogni 200 metri anche quando siamo chiusi è un problema che ci eravamo posti poco. Forse i piani degli enti sono superati e da verificare».

A far scatenare il dibattito è stato il caso dei Bagni Nilo, i cui titolari avevano affidato a facebook il loro commento sull' accaduto ricevendo solidarietà di colleghi e clienti.

leri Giacomo Puppo ha ribadito come i Bagni Nilo da circa cinquant' anni siano in regola con licenze, autorizzazioni e concessioni: «Ho pensato a far costruire un varco, una rampa, una scaletta- ha detto il proprietario- poi ho temuto che potesse essere considerato un abuso. I piani e le planimetrie di Comune e **Autorità Portuale** che ci hanno rilasciato le autorizzazioni varie non le hanno mai previste. Quando siamo aperti abbiamo sempre garantito l' accesso». Nipote e zia, titolari della concessione dei Nilo sono formalmente indagati dal punto di vista penale. «Confidiamo nell' archiviazione visto il repentino dissequestro».

E proprio sui piani di utilizzo (pud) di Regione, Comune e **Autorità Portuale** c' è il braccio di ferro. Su opere da realizzare o ostacoli da rimuovere. «La predisposizione di percorsi per l' accesso pubblico alla fascia di libero transito e al mare indicativamente ogni 200 metri di fronte mare; fino alla realizzazione di tali percorsi, l' accesso pubblico alla fascia di libero transito e al mare deve essere consentito da parte dei gestori degli stabilimenti balneari». È quanto previsto dalla legge regionale numero 13/99 (art.11), la cui violazione è stata contestata dalla Finanza.

--Al. Par.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

fiamme gialle con la rotella per misurare la distanza tra i varchi già esistenti e gli stabilimenti privati. ma la procura non ha convalidato il provvedimento. Le violazioni contestate

Accessi al mare off limits dalla passeggiata Controlli a tappeto della Finanza sui Bagni

Per legge ogni 200 metri deve essere garantito il libero ingresso alla battigia: sequestrati i Nilo e proprietari indagati
Norma regionale e codice della navigazione

ALBERTO PARODI

Savona Ogni 200 metri di fronte mare deve essere garantito il libero accesso alla battigia.

Senza "tappi", ostacoli, barriere o deroghe. Non solo d' estate, ma anche d' inverno e in primavera. Ci devono essere varchi, naturali e non. O meglio non ci devono essere ostacoli per arrivare al mare.

Secondo l' interpretazione data dalla Guardia di Finanza sul litorale savonese.

Il sequestro dello stabilimento balneare alle fine è durato solo un paio di giorni, senza particolari ricadute o conseguenze per danni economici, se non d' immagine, ma ha innescato il dibattito con ansie, proposte e polemiche tra i titolari degli stabilimenti balneari savonesi alla prese con il clamoroso episodio accaduto ai colleghi dei bagni Nilo, al Prolungamento, la settimana scorsa.

Un precedente con cui i balneari dovranno ora fare i conti. Già previsto un confronto con l' **Autorità Portuale** (ente gestore delle spiagge sul demanio savonese). Gli stessi concessionari dei Nilo sono stati una sorta di "cavia" davanti ai controlli della Guardia di Finanza che ha proceduto con un sequestro penale probatorio (come prova) per violazione del codice della navigazione e di una legge regionale sulla tutela della costa. Secondo la loro interpretazione. Sequestro poi revocato in quanto il pubblico ministero Massimiliano Bolla non lo ha convalidato, sconfessando il provvedimento. Via i sigilli. Rimane in piedi la denuncia e il fascicolo d' indagine aperto in Procura in base a quanto segnalato dalle Fiamme Gialle, per cui sono indagati i proprietari dei bagni Nilo, titolari della concessione.

Un braccio di ferro legale e interpretativo che si è innescato dopo il primo risultato dei controlli iniziati sul litorale savonese da parte dei finanziari della compagnia di Savona diretta dal capitano Francesco Paladini in merito al rispetto degli obblighi in materia di difesa della costa e protezione e osservazione dell' ambiente costiero.

I militari lo scorso 17 marzo, rotella alla mano per misurare le distanze, sono partiti dalla spiaggia di libero accesso sotto la statua di Garibaldi in piazzale Eroe dei Due Mondi e hanno contato gli intervalli di 200 metri.

Stessa cosa dalla parte opposta della passeggiata Tobagi alla foce del Letimbro (altro libero accesso). All' altezza dei bagni Nilo, "scaduti" i 200 metri nessun accesso o varco libero. Stabilimento che era chiuso al pubblico per lavori, come i Bagni vicini alle prese con il montaggio delle cabine.

«Quando siamo stati chiamati dalla Finanza per la notifica del sequestro abbiamo pensato a uno scherzo, per noi era impossibile da credere. Non riuscivamo a capacitarcene. Licenze e autorizzazioni hanno riguardato sempre la stessa concessione dei Bagni che sono così dagli anni Cinquanta». Così Giacomo Puppo, che è proprietario dei Bagni Nilo e titolare della concessione insieme alla zia Lorenza Venturino, racconta lo stupore per il sequestro e per il fatto di essere indagati. Si sono subito rivolti all' avvocato Franco Aglietto per farsi tutelare, ma non c' è stato tempo di presentare il ricorso, perché pochi giorni dopo il pm non ha convalidato il sequestro. «L' avvocato ci aveva detto che



sarebbe stata una cosa lunga, temevano di perdere un mese di lavoro per la sistemazione delle cabine».

I titolari si sono visti contestare l' articolo 1161 del codice della navigazione sull' "abusiva occupazione di spazio demaniale e inosservanza di limiti alla proprietà privata" da parte di Procura e Guardia di



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Finanza. Dove al comando provinciale, diretto dal colonnello Salvatore Salvo, si lavora come in altre parti d' Italia ai controlli per far rispettare le normative sull' accesso pubblico alle spiagge.

--

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Berta: «Crociere, settore vitale per Savona»

MATTEO DELL' ANTICO

Alessandro Berta è il direttore dell' Unione industriali di Savona e membro del comitato di gestione dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale.

Quali sono le ripercussioni portate dall' emergenza sanitaria all' attività del porto di Savona-Vado?

«La situazione dei traffici è flessibile: ma è innegabile che il Covid ha creato molti problemi anche a tutto il **sistema** economico del nostro porto. Al momento è davvero difficile capire quanto questa situazione di difficoltà potrà davvero finire. Credo che l' unica soluzione sia il vaccino: fino a quando tutti non saremo vaccinati, ci saranno enormi problemi».

Quali sono i settori portuali che più di altri stanno avendo problemi a causa della pandemia?

«Certamente le crociere ma pure i traghetti. Per Savona l' attività delle crociere è fondamentale e senza passeggeri non faticano solo il porto e le compagnie di navigazione ma ci sono mancati incassi anche per l' indotto e più in generale per tutta quanta la città. Di questo fermo ne sta risentendo soprattutto il mercato del lavoro».

Il traffico contenitori, invece, come sta andando?

«Piuttosto bene, complice anche lo sviluppo della piattaforma di Vado. In ogni caso, è evidente che anche per questa tipologia di traffico ci sono numeri inferiori a quelle che erano le aspettative pre-Covid.

Prevediamo comunque di raggiungere numeri decisamente buoni per il periodo che stiamo attraversando alla fine del secondo trimestre di quest' anno. In questi mesi c' è stata una flessione delle rinfuse, calo che invece non ha avuto il mercato della frutta. Stanno, in generale, arrivando meno navi in porto rispetto al passato ma con più carichi a bordo».

Di quali infrastrutture ha bisogno lo scalo di Savona-Vado per continuare a crescere?

«Certamente è necessario un ulteriore sviluppo della rete ferroviaria per consentire alle merci di entrare e uscire dal porto sempre più velocemente. Poi ci sono alcune grandi opere che più in generale sono necessarie sia allo sviluppo dello scalo di Savona che a quello di Genova».

A quali si riferisce nello specifico?

«Sicuramente al Terzo valico di cui stiamo aspettando il completamento e poi alla Gronda autostradale. In particolare, sulla Gronda, mi preme dire che se dopo il crollo del ponte Morandi avessimo avuto quest' opera avremmo evitato molti disagi. Quello dei continui lavori e delle chiusure autostradali è un problema con cui, quotidianamente e ormai da troppo tempo, tutte le nostre imprese, e non solo il porto, devono purtroppo fare i conti».

Per il casello di Bossarino di Vado Ligure è stato approvato il progetto definitivo dopo anni di attesa.

«Dopo un periodo di continui rinvii è arrivato finalmente il via libera per una infrastruttura cruciale per la viabilità dell' area. Ora, con l' approvazione del progetto definitivo può finalmente partire



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

la costruzione del casello. Avremo una nuova arteria al servizio di tutte le produzioni: dal porto, al retroporto sino alle attività produttive. Significa anche dare una nuova viabilità, sviluppare, potenziare il territorio e decongestionare il casello di Savona».

Serve altro per lo sviluppo del porto?

«Sarebbero certamente necessari alcuni nuovi collegamenti stradali, non parliamo di grandi opere, utili per dividere il traffico dei Tir diretti in banchina da quello delle auto e quindi dalla viabilità ordinaria.

Poi, come ultima cosa, direi che ormai da troppo tempo attendiamo il completamento dell' Aurelia bis Savona-Albisola. Ora, con l' attivazione della procedura pubblica si individuerà, speriamo il prima possibile, l' impresa o il gruppo di imprese che si aggiudicheranno la parte finale dell' atteso intervento necessario per la viabilità del comprensorio».

--

savona: blocco temporaneo ai Nilo

Controlli della Finanza sull' accesso all' arenile

La legge e i regolamenti in vigore stabiliscono che deve essere garantito il libero accesso al mare, ogni 200 metri di spiaggia. Nei giorni scorsi alcuni controlli in questo senso sono stati effettuati dalla Guardia di Finanza in alcuni stabilimenti balneari savonesi. E sono stati "bloccati" temporaneamente i bagni Nilo.

Spiega il presidente dei bagni marini savonesi Enrico Schiappapietra: «Non conosco esattamente i termini delle verifiche che sono state fatte nello stabilimento dei colleghi. Pare fosse per l' applicazione delle norme che devono garantire un libero accesso al mare. Il blocco allo stabilimento peraltro è durato solo qualche ora, anche se, in questo periodo siamo tutti ancora chiusi. Specie in inverno l' accesso agli arenili è assolutamente libero, in estate, quando siamo in attività deve essere garantito, laddove non ci sia una spiaggia libera nelle vicinanze, un accesso ogni 200 metri di spiaggia. Una norma questa che tutti abbiamo sempre rispettato, come abbiamo sempre rispettato tutte le disposizioni che ci vengono dall' **Autorità portuale** che ha la responsabilità sugli arenili».

Prosegue Schiappapietra: «L' anno scorso, ad esempio, in funzione anti Covid, l' **Autorità portuale** aveva emanato una ordinanza che vietava a chiunque non fosse nostro cliente di accedere agli stabilimenti balneari. Questo per garantire un corretto tracciamento delle persone ed evitare i contagi. Anche per i cantieri di allestimento di cabine e altre strutture mobili al nostro interno le norme sono molto severe e prescrivono l' accesso con mascherine, in perfetta sicurezza, soltanto per gli addetti ai lavori.

Due disposizioni che, stante ancora la pandemia, pensiamo siano reiterate anche per la stagione che decollerà, se tutto andrà bene, il prossimo mese di maggio».

Per ora i balneari non sono ancora in piena preparazione della stagione ma sperano nel buon esito della campagna vaccinale per poter realizzare quei fatturati ed incassi che lo scorso anno non furono possibili per il pieno della pandemia.

«Quest' anno - ha concluso Enrico Schiappapietra - su Savona non abbiamo neppure il fenomeno dell' erosione e potremmo contare quindi su spiagge ampie e davvero accoglienti. Speriamo solo che la pandemia si faccia da parte o comunque non condizioni l' estate più di tanto».A.AM.

- © RIPRODUZIONE RISERVATA



Fiera di Genova: al via l'operatività dell'hub vaccinale del padiglione Jean Nouvel (FOTO e VIDEO)

La diretta dell'evento

Scatta l'operatività dell'hub vaccinale del padiglione Jean Nouvel alla Fera di Genova. Alla presentazione c'erano Giovanni Toti (Presidente di Regione Liguria), Fabrizio Curcio (capo del Dipartimento nazionale di Protezione Civile), Francesco Paolo Figliuolo (commissario straordinario per l'emergenza Covid-19 generale, il Sindaco di Genova Marco Bucci, il Sottosegretario di Stato al Ministero della Salute Andrea Costa, Paolo Emilio Signorini (presidente dell'Autorità di sistema portuale Mar Ligure) e Luigi Carlo Bottaro (Direttore Generale Asl3 Genova). Saranno 5000 le iniezioni quotidiane. Di seguito le video interviste realizzate da Chiara Manganaro. Giacomo Zappa, responsabile medico dell'hub vaccinale Bonsignore (ordine dei medici) Matteo Bassetti (Direttore Reparto Malattie Infettive Ospedale San Martino di Genova) Assessore Massimo Nicolò L'intervento del presidente di Regione Liguria Giovanni Toti La diretta dalla Fiera di Genova, l'avvio dell'operatività del centro vaccinazioni al padiglione Jean Nouvel " Vorrei ringraziare il presidente Toti e il sindaco di Genova Bucci per aver colto lo spirito con cui ci muoviamo. Noi stiamo vivendo momenti complessi che spesso vengono



riportati in modo non corretto e allora la presenza qui oggi mia e del generale Figliuolo vuole essere un messaggio chiaro: noi siamo una squadra, non andiamo in giro per l'Italia per fare classifiche, questo non ci interessa. Ci interessa il sistema Paese, che possa andare avanti, ognuno con le proprie possibilità". Lo ha detto il capo del Dipartimento Nazionale di Protezione civile Fabrizio Curcio partecipando all'inaugurazione del nuovo hub vaccinale alla Fiera del Mare di Genova. "Sappiamo che ci sono differenze tra i vari territori - ha continuato Curcio - Ma il nostro sappiamo bene che è un territorio bellissimo e complicato, pensiamo all'orografia: questo però non significa che da un lato sono più bravi e dall'altro meno. A noi interessa che si vaccinino le persone, ma il primo messaggio che vogliamo dare è quello di non fermarsi ai numeri, ma utilizziamoli per fare un salto in avanti. I numeri devono aiutarci per capire come procedere". Curcio ha detto di essere molto legato alla Liguria. "Abbiamo avuto modo di lavorare molto sulla prevenzione, perché il suo sistema di protezione civile è una delle risorse a livello nazionale". "La Liguria - ha proseguito Curcio - è un territorio con un sistema di protezione civile molto sviluppato e questo si vede anche da quanto è stato attivato oggi. Qui oggi vedo che il sistema è pronto perché ognuno sta facendo il suo pezzo e lo sta facendo come si deve. Noi vogliamo raggiungere a livello nazionale i 500.000 vaccini al giorno e possiamo raggiungerli. Come protezione civile nazionale ci mettiamo a disposizione per supportare i territori". "Noi siamo in guerra - ha proseguito il Capo della Protezione civile - servono norme da guerra e mi pare che qui lo si stia facendo, a cominciare dall'impiego delle farmacie che vedrà in Liguria uno dei punti di prima attivazione, così come la norma che sblocca l'operatività degli infermieri e tante altre cose fatte e recepite per favorire sia la parte tecnica che politica. Fateci vedere cosa sapete fare così che noi possiamo trasferirlo a livello nazionale come best practice da mettere in atto tutti insieme".

Suez: porto Genova "Nessuna perdita di traffici ma congestione"

Botta: "Dovremo assorbire in una settimana il traffico di due"

(ANSA) - GENOVA, 29 MAR - "Tra un milione e un milione e mezzo dei container all' anno movimentati dal nostro sistema portuale passa dal canale di Suez e, ad eccezione del 2020, nei mesi di marzo e aprile vengono movimentati da 5 a 10 mila teu. Pensiamo che il ritardo provocato dal blocco del canale di Suez rischierà di concentrare volumi molto sostenuti, che normalmente sono spalmati su un intero mese, in 15 giorni. Non ci saranno perdite, ma strutture portuali e la catena logistica saranno sotto stress". Luigi Bruzzone, della Direzione sviluppo del porto di Genova ipotizza le ripercussioni dei giorni di chiusura del canale di Suez sui porti di Genova, Savona e Vado ligure nel webinar organizzato dall' ente con gli operatori. Non si prevedono perdite anche se i container potranno arrivare con modalità diverse, con navi feeder più piccole, dai porti di transhipment. Il nodo è organizzare al meglio il lavoro a terra per evitare congestioni. "Avremo una concentrazione molto importante, dovremo assorbire in una settimana il traffico di due settimane di lavoro - sottolinea Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto -. Servirà una forte collaborazione, l' uso del pre-clearing e interventi per ridurre al minimo tempi di giacenza dei contenitori e di attesa dell' autotrasporto". Gli autotrasportatori già messi a dura prova dai cantieri autostradali, non nascondono le preoccupazioni. "La prima è l' aumento del prezzo del gasolio che potrebbe mettere in difficoltà la nostra attività - dice Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito -. Poi è necessaria la massima attenzione alla programmazione altrimenti il rischio è che si scarichi tutto sulla nostra operatività". Il presidente di Assarmatori e terminalista Stefano Messina oltre a parlare degli effetti sul porto di Genova del blocco di Suez, fa un' altra considerazione, legata alla nuova diga da realizzare nel porto di Genova e rilancia l' ipotesi doppia apertura, a levante e a ponente, già bocciata dall' Autorità portuale. "Il caso Suez - sottolinea - dimostra che la doppia entrata e uscita aiuta molto. Puoi avere maggiore flessibilità". (ANSA).



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Pesanti ripercussioni per tutti gli operatori I volumi saranno raddoppiati per 7-10 giorni

Ma ora i porti liguri temono l'ingorgo in mare e in strada

GILDA FERRARI

Genova Non temono di perdere traffici gli operatori portuali di **Genova**, Savona e Vado, ma si preparano a gestire una congestione che riguarderà soprattutto i contenitori e costringerà a gestire in maniera diversa l'export. La parola d'ordine dovrà essere coordinamento, con l'autotrasporto che rischia di pagare il prezzo più alto. Il sistema portuale ligure movimentava 1-1,5 milioni di container l'anno che passano dal canale di Suez. In marzo-aprile vengono movimentati 5-10 mila teu (a eccezione del 2020).

«Il ritardo provocato dal blocco rischia di concentrare i volumi di un mese in 15 giorni. - dice Luigi Bruzzone, direzione sviluppo del **porto** di **Genova** - Le infrastrutture e la catena logistica saranno sotto stress». Il nodo sarà organizzare il lavoro a terra per evitare congestioni. «Dovremo assorbire in una settimana il traffico di due. - conferma Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto - Servirà collaborazione, l'uso del pre-clearing sarà fondamentale, occorrerà ridurre al minimo i tempi di giacenza dei contenitori e di attesa dell'autotrasporto». Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito, è preoccupato: «Per il prezzo del gasolio e perché temo che la riorganizzazione, tipo quella dell'export, si scarichi su di noi. Spero ci sia la massima attenzione». Paolo Pessina, presidente di Assagenti: «Il problema è l'export, rilasceremo i vuoti solo sulla certezza della nave, questo dovrebbe evitare un mare di contenitori in export fermi sulle banchine. Sugeriremo ai nostri clienti di usare il treno». Stefano Messina, terminalista e presidente di Assarmatori vede problemi per banchine e contenitori e, riflettendo sulla nuova diga, rilancia l'ipotesi doppia apertura, a levante e ponente: «Suez ci insegna che ci aiuterebbe a essere più flessibili».



Da Suez arriva il 22% dei volumi di merce e il 50% dei container presenti in porto

Genova in attesa "Pronti a evitare nuovi ritardi"

ALESSANDRA PIERACCI

alessandra pieracci GENOVA Da Suez a Genova ci sono tre giorni di navigazione, e ci vorranno tutti anche per calcolare le effettive conseguenze per il **porto** di Genova in termini di ritardi e costi per far fronte agli arrivi tutti insieme.

«È stata considerata la possibilità che, una volta aperto il canale, un numero elevato di navi possa raggiungere Genova comprimendo la regolare pianificazione degli ingressi in **porto**», è la previsione della Capitaneria di **Porto**.

Un impatto importante, dato che i carichi da Suez rappresentano il 22% di volumi di merce che arriva quotidianamente a Genova e il 50% dei container. Fino a ieri, però, non era ancora noto l'ordine di ripartenza, e di conseguenza le destinazioni per le previsioni di arrivo: probabilmente gasiere e petroliere in testa, con precedenza anche alle navi che trasportano animali e materiali deperibili e in coda le porta container, tra cui la Jolly Cobalto della compagnia genovese Ignazio Messina.

«Nessuno ha la presunzione di indovinare cosa accadrà - afferma Messina, presidente di Assarmatori - a mio parere si verificherà una grande differenza a seconda della grandezza del terminal: intravedo un po' di rischio su terminal grandi, come Psa-Vte. Non c'è neanche la certezza che il primo che è in coda sia il primo a passare.

Dipenderà dal carico trasportato. Non vedo congestione sui terminal petroliferi, né sulle rinfuse».

Già da alcuni giorni ci si sta attrezzando per evitare ulteriori ritardi. Il pre-clearing, ovvero lo sdoganamento in mare, che anticipa il manifesto delle merci e le dichiarazioni doganali non appena passato il canale di Suez, sistema avviato dall'autunno scorso a Genova e La Spezia, potrà accelerare le operazioni. Gli uffici amministrativi e il personale operativo della Capitaneria sia i servizi tecnico nautici del **porto** di Genova sono in stato di pre-allerta.

Ma c'è il rischio che le navi, dopo tanto ritardo, accorcino il viaggio scaricando in altri porti? «Difficile fare una programmazione puntuale al momento - dichiara Paolo Pessina, presidente di Assagenti - ritengo che sia difficile che si scelga di sbarcare merci in transhipment prima di arrivare in Liguria. Tutto ciò provocherebbe ulteriori ritardi. Sugeriremo ai nostri clienti di usufruire dei treni». Data l'attuale situazione della rete autostradale ligure, strozzata dai cantieri. «Sono più preoccupato per l'autotrasporto - dice Paolo Cornetto, amministratore delegato dell'Apm Terminal di Vado Ligure - attorno ai nostri porti ci sono già problemi a causa della congestione dovuta ai cantieri sulle autostrade e se dovesse essere richiesta una maggior intensità del servizio si verificherebbe un ulteriore elemento di difficoltà».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA



ARMATORI E INDUSTRIALI DIVISI SUI RINCARI

In porto serve un patto per affrontare il super lavoro post Suez

Problemi per avere piazzali vuoti, fondamentali i camalli. Ma l'incubo restano le autostrade

Diego Pistacchi Suez è stato sbloccato, Genova e Savona si preparano ad affrontare l'arrivo delle navi rimaste ferme in coda per sei giorni. E più che mai emerge la necessità che in porto ri scoppi la pace sociale. Che si mettano da parte le ultime settimane di diffidenze e timori reciproci tra tutti i protagonisti, le tensioni e le lettere più o meno ufficiali, per affrontare una seconda parte di aprile in cui si dovrà presumibilmente smaltire il lavoro di un mese medio.

Su un aspetto concordano quasi tutti. Il vero problema sarà la gestione dei piazzali.

«Qualche ora, anche qualche giorno di attesa per entrare in porto è quasi la normalità per le navi che lo mettono in conto - premette Stefano Messina, presidente di Assoarmatori nel corso di un webinar organizzato dall' **Autorità di Sistema** Portuale di Genova e Savona . Più preoccupante può essere la congestione dei container sui piazzali, specie per l' export.

Difficile fare previsioni, ma credo sia un problema soprattutto per i terminal più grandi. A Genova penso a Psa più che a Bettolo o al terminal Messina». Una stima condivisa anche da Paolo Pessina, presidente di Assagenti. Che fa due appelli. «Ci potranno essere problemi sull' export, sulle merci in uscita. E qui è importante che i container vuoti vengano rilasciati sulla certezza che ci sia la nave. Non si possono accumulare in banchina. Servirà la massima forza lavoro possibile ed entra in gioco l' importanza della Compagnia Unica che dovrà dare una grossa mano al terminal assicura -. Inoltre suggeriamo ai nostri clienti di usare il più possibile la rete ferroviaria per far viaggiare le merci».

Eccolo, il vero nodo. Le infrastrutture che la Liguria non ha. E quelle poche che ha funzionano anche male. Da Genova a Savona il ritornello è lo stesso. «Il Suez ce lo abbiamo noi qui. Nel canale, una volta rimossa la nave è ripartito il traffico e nel quarto trimestre di quest' anno è prevista in generale una ripresa dell' attività - sottolinea Alessandro Berta a nome dell' Unione Industriali di Savona -. Ripartiranno anche crociere e traghetti.

Siamo già in ginocchio ora con le nostre autostrade, non oso pensare cosa accadrà». Le ripercussioni della concentrazione di navi nel dopo Suez si farà sentire in effetti sull' autotrasporto, con il rischio di aumento di costi e con i problemi legati agli orari da rispettare da parte degli autisti, delle regole sulla sosta forzata.

Ma il futuro molto prossimo legato alla ripresa post Suez avrà qualche conseguenza sui costi della merce. Per tutti, fino ai consumatori. Sul punto però si dividono in parte le posizioni di armatori e industriali. «Nei giorni in cui si è verificato l' incidente era già in corso un dibattito sul rischio di aumenti dei costi delle materie prime e magari anche dei noli», mette in evidenza Guido Conforti, di Confindustria Genova. Sollevando però la precisazione di Stefano Messina: «L' industria non dovrebbe vedere il trasporto marittimo solo come un costo, ma come un' occasione per investire risorse specialistiche - avverte -. L' accusa alla filiera armatoriale è superficiale. Si parla di bolla dei costi, in realtà è un ritorno alla normalità dopo 10 anni in cui noi per primi abbiamo fatto l' errore, di fronte a un eccesso di capacità per il gigantismo navale, di abbassare i prezzi portando quasi allo zero la redditività».

Luigi Bruzzone, facendo il punto come **Autorità di sistema** Portuale, al momento non vede seri problemi di volumi di traffico, i porti non dovrebbero perdere molto in questo senso, ma sarà la partita in cui si misurerà la capacità di



rispondere alle esigenze di tutta la catena del trasporto e della logistica. Piuttosto, quanto accaduto a Suez potrebbe suggerire a Genova di spingere su un'



Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

opera fondamentale. «La diga, con la sua doppia entrata a levante e ponente, garantirebbe l'operatività e una maggior sicurezza dello scalo anche in caso di un problema di una certa portata», osserva ancora Messina.

Sbloccato Suez, ma possibili problemi sull' export nei porti liguri

Il cluster marittimo-portuale e la supply chain concordano: serve massima collaborazione tra tutti gli attori della filiera e ricorso a sdoganamento a mare

Lo sblocco del canale di Suez, grazie al disincaglio della Ever Given, è avvenuto in tempi relativamente rapidi, rispetto a come si stavano mettendo le cose. Per capire quali saranno le conseguenze sui porti genovesi occorrerà attendere ancora qualche giorno, ma intanto tutta la filiera si è trovata a discutere in un webinar di quanto occorra lavorare insieme e soprattutto di quanto in situazioni come queste sia fondamentale accelerare sulle procedure digitali. Il caso Suez evidenzia anche un altro aspetto legato al dibattito sulla nuova diga foranea: l' opzione a doppia entrata-uscita scongiurerebbe problemi di questo tipo. «Nessuno ha la presunzione di indovinare cosa accadrà - afferma Stefano Messina, presidente Assarmatori - a mio parere si verificherà una grande differenza a seconda della grandezza del terminal: intravedo un po' di rischio su terminal grandi, come Psa-Vte. Non c'è neanche la certezza che il primo che è in coda sia il primo a passare. Dipenderà dal carico trasportato. Non vedo congestione sui terminal petroliferi, né sulle rinfuse. Gli armatori stanno rivedendo ora la pianificazione, ma bisogna considerare che nei servizi di linea qualche giorno di ritardo è la normalità. Per quanto riguarda le banchine credo che qualche problema si verificherà più sull' export. «Difficile fare una programmazione puntuale al momento - aggiunge Paolo Pessina, presidente di Assagenti, ritengo che sia difficile che si scelga di sbarcare merci in transhipment prima di arrivare in Liguria. Tutto ciò provocherebbe ulteriori ritardi. Su Genova sarà importante il ruolo dei terminal, giocherà un ruolo determinante anche il supporto delle Compagnie. Il problema dello smaltimento della coda, comunque, è reale. Come agenti marittimi proponiamo di rilasciare i vuoti dell' export solo nella certezza della nave. Questa decisione dovrebbe evitare una marea di contenitori fermi sulle banchine, ma dal lato terminal e dell' **Autorità di Sistema** deve esserci la massima collaborazione. Inoltre suggeriremo ai nostri clienti di usufruire dei treni». Fabio Pollero, presidente di Isomar, l' associazione degli Agenti marittimi di Savona e Imperia evidenzia: «Questo evento ha messo in luce diverse fragilità, qualche scalo è cancellato, ma per ora si tratta di riorganizzazioni contenute. Sulle rinfuse c'è un po' di ritardo, ma credo che il problema rimarrà contenuto». Quanto conta Suez «Da Suez passa il 12% del commercio mondiale, il 30% dei contenitori e il 40% dell' import-export italiano - ricorda Luigi Bruzzone della direzione e sviluppo dell' Adsp del Mar Ligure Occidentale - per il **sistema** dei porti di Genova e Savona-Vado passano dal Canale un milione-un milione e mezzo di teu all' anno. Se si considera il periodo marzo-aprile parliamo di 110 mila teu, 90 mila nel 2020. Le prime previsioni sul 2021 sono ottimistiche e il ritardo rischia di concentrare un volume molto sostenuto di contenitori spalmati sui 15 giorni finali di aprile. Il tema è l' aggravio dei costi logistici, l' aumento del costo dei noli, la necessità di operare in condizioni straordinarie. Riaperto il canale bisogna vedere cosa faranno le compagnie, se decideranno di mantenere i servizi o effettuare fermate intermedie. Tutto ciò di sicuro impatterà soprattutto sul **sistema** logistico. Al momento sono 370 le navi in attesa di attraversare il canale, di cui un centinaio di porta container, 70 tanker, 20 altro tipo e il resto bulk carrier. Leopoldo Da Passano, responsabile Sviluppo economico e portualità di Confindustria Genova, conferma che per quanto riguarda le rinfuse, anche liquide non dovrebbero esserci grossi problemi. Anche sull' export, per ora non sono state riscontrate grandissime preoccupazioni». «Sono più preoccupato per l' autotrasporto - dichiara Paolo



Cornetto , amministratore delegato dell' Apm Terminal di Vado Ligure - attorno ai nostri porti ci sono già problemi a causa del congestionamento dovuto ai cantieri sulle autostrade e se dovesse essere richiesta una maggior intensità



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

del servizio si verificherebbe un ulteriore elemento di difficoltà. Alcuni armatori comunque stanno riducendo l' export». Giampaolo Botta , direttore generale di Spediporto, aggiunge: «L' anno scorso nello stesso periodo sono arrivati dal Far East 65 mila contenitori media-mese nel sistema portuale di Genova. 15 mila contenitori a settimana, con una probabile concentrazione in sette giorni del traffico di due settimane. Tutto ciò comporta qualche intervento organizzativo e a una riflessione sull' utilizzo del pre-clearing, lo sdoganamento in mare. La possibilità data dall' Agenzia delle Dogane consente ai terminal di programmare in maniera puntuale lo scarico contenitori e permettere all' Authority di organizzare squadre per garantire un più celere disbrigo delle pratiche. Ci dovrà essere una forte collaborazione tra terminal, spedizionieri e trasportatori». Andrea Zucchini , direttore dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Liguria, Piemonte e Valle d' Aosta, conferma: « Lo scorso anno abbiamo rilanciato lo sdoganamento in mare, oggi chiamato smart terminal, togliendo alcuni vincoli che avevano impedito questa facilitazione, come il limite delle 4 ore. Ora si possono trasmettere documenti doganali con anticipo maggiore passato Suez, per esempio. Lo scorso autunno abbiamo emanato un disciplinare di riferimento. Abbiamo dato supporto agli operatori alla Spezia e a Savona e ora arriviamo a Genova. Alla Spezia in 2-3 mesi abbiamo operato su 34 navi e su circa 25 mila teu sbarcati circa 10 mila hanno usufruito dello smart terminal. I primi calcoli parlano di un abbattimento dei tempi del 30%: la giacenza media dei contenitori è passata da 5 giorni a 3 giorni e mezzo, fatto su una nave arrivata nel week end. A Savona abbiamo intrapreso questa sperimentazione già da qualche settimana». Giuseppe Tagnochetti , coordinatore ligure di Trasportounito evidenzia che un rallentamento dell' export si tradurrebbe in una mancanza di lavoro per i trasportatori, mentre il rischio successivo sarebbe lavorare in diseconomia, considerando anche l' aumento del costo del gasolio. «Ci deve essere uno sforzo di pianificazione di carichi e scarichi, possiamo uscirne ragionando in termini di sistema». Alessandro Berta , direttore di Confindutria Savona, guarda al lungo periodo: «Quando arriverà la ripresa dei traffici a fine 2021, si spera, quando arriveranno i container, quando ripartiranno i traghetti e, prima o poi, la parte crocieristica, o tutti insieme cerchiamo di far capire che non reggiamo, o il rischio è che il nostro Suez l' abbiamo sulla A7, l' A10 e l' A26. Dobbiamo chiedere conto dei lavori del nodo genovese, del Terzo Valico, altrimenti la roba non riusciamo a mandarla via. La Liguria ha i porti che fanno l' economia italiana, se continuiamo a non essere considerati è dura».

Ripercussioni del blocco di Suez sui porti liguri - Container, a rischio congestione le banchine

Sono attualmente bloccati a Suez 1,8 2 milioni di teu - Porti liguri previsioni: "Nei terminal sul lato ormeggio ci sarà un po' di sconvolgimento, ogni armatore ha rivisto e sta rivedendo le schedule" - "Il blocco del Canale acuisce il problema della mancanza di equipment"

Lucia Nappi GENOVA - Un incidente apparentemente banale, quello avvenuto alla portacontainer Ever Given nel Canale di Suez, ma con ripercussioni di portata globale che hanno messo in luce la fragilità di un intero sistema logistico, trasportistico e produttivo legato al contenitore. E' la riflessione emersa nel corso del webinar Le ripercussioni del blocco del canale di Suez sul sistema portuale ligure organizzato oggi dall'AdSP del Mar Ligure Occidentale e, alla presenza dei rappresentanti di: Agenzia delle Dogane, Assagenti Genova, AssArmatori, Confindustria Genova, ISOMAR Savona, Spediporto, Trasporto Unito, Unione Industriali Savona Sezione Terminalisti. Attualmente sono 370 le navi in attesa a Suez, tra l'imboccatura nord e quella sud, di queste secondo il Lloyd's List, circa 100 sono portacontainer e come tale rappresentano il business più importante. Sebbene nell'ingorgo il maggior numero di navi sia rappresentato dalle 180 portarinfuse (bulk carrier) - seguono poi le 70 tanker e le oltre 20 navi di altro tipo (tra cui 10 car carrier) Le ripercussioni del blocco di Suez sul sistema portuale ligure impatterà soprattutto per quanto riguarda il settore container, la congestione non riguarderà i terminal petroliferi o il segmento bulk. "Nei prossimi giorni ci sarà una rimodulazione dei servizi da parte degli armatori" - spiega Stefano Messina presidente di Assarmatori - "Le prossime ore e i prossimi giorni saranno dedicati alla ripianificazione delle schedule da parte degli armatori". "Nei terminal sul lato ormeggio ci sarà un po' di sconvolgimento, ogni armatore ha rivisto e sta rivedendo le schedule. Questo continuerà anche per il periodo in cui viene assorbita la coda che si è creata a Suez. Ancora non sappiamo quali saranno i criteri utilizzati per lo smaltimento delle navi nel Canale la logica direbbe il criterio FIFO (First In - First Out) ma non è da escludere che venga data la priorità ad una tipologia di navi per carico trasportato". In banchina si prevede la maggiore congestione spiega il presidente di Assarmatori: Al momento il ritardo netto - dato dal blocco del Canale - è di 6 giorni. In viaggi che durano qualche mese (servizi East to West) è un termine ragionevole, anche aggiungendo l'ammortamento del tempo per ritrovare l'avvio dei flussi del Canale lato nord (che riguarda Genova) e lato sud". I terminal minori non dovrebbero avere grandi difficoltà, i problemi saranno riscontrabili nei terminal con maggiori volumi. "Una nave che arriva con 5 mila teu da sbarcare e ne deve imbarcare 6 mila, porta sicuramente un black out di congestione nel piazzale". "Un problema aggiuntivo è la gestione della merce in export che normalmente arriva nelle banchine, via camion o via treno, nei giorni prefissati per l'arrivo della nave che porta l'import". Attualmente si stima che siano bloccati a Suez 1,8 2 milioni di teu, dato il traffico giornaliero di 600 mila teu, secondo Paolo Pessina, presidente di Assagenti questo è "un traffico che prima di 10-15 giorni non verrà smaltito" - "Il blocco del Canale acuisce il problema dell'attuale mancanza di equipment, fenomeno iniziato ad agosto 2020 con il boom dell'esportazioni dalla Cina verso gli Stati Uniti. Come affronteranno il problema dell'export i terminal del sistema ligure settentrionale? - spiega Pessina - gli agenti rilasceremo i vuoti dell'export solo sulla certezza della nave, questo dovrebbe evitare i contenitori fermi in export sulle banchine" - pertanto verrà richiesta "massima disponibilità alla forza lavoro e verrà incentivato il traffico ferroviario alla clientela". Secondo Giampaolo Botta, presidente di Spediporto i porti dovranno assorbire in 10 giorni i traffici di 2 settimane di lavoro, questo comporta qualche intervento



organizzativo" per evitare la congestione - "Lo strumento del pre-clearing, possibilità data dall'Agenzia delle Dogane di manifestare le navi con largo anticipo rispetto all'arrivo fisico



Corriere Marittimo

Genova, Voltri

nel porto di sbarco, potrebbe consentire ai terminal di programmare puntualmente lo scarico dei contenitori e il posizionamento di quelli soggetti a controlli nelle aree di verifica". Così che le autorità chiamate al controllo dei contenitori possano organizzare delle squadre per garantire il più celere disbrigo delle pratiche.

Suez, la Ever Given ha iniziato a muoversi: possibile sblocco del canale in giornata

Ma le ripercussioni dell' incagliamento, con oltre 300 portacontainer in attesa, dureranno mesi. Oggi il webinar dell' Autorità portuale di Genova

Redazione

Genova. Ad accorgersene per primi sono stati gli appassionati che da giorni analizzano siti come Marin Traffic o Ship Finder. Alle 5e42 di questa mattina la nave portacontainer Ever Given è si è mossa. La gigantesca imbarcazione, incagliata nella sabbia del deserto attorno al canale di Suez, è stata sbloccata e rimessa almeno parzialmente a galla. Era ancora notte quando decine di rimorchiatori hanno suonato le sirene per festeggiare il momento. Nel corso della giornata, con l' abbassamento della marea, si capirà se l' operazione andrà a buon fine. Nei giorni scorsi sono state aspirate 20mila tonnellate di sabbia per liberare la prua del cargo lungo 400 metri e pesante 220 mila tonnellate. Tuttavia, avvertono gli esperti del settore, per i traffici mondiali le ripercussioni dureranno mesi. E si fanno già sentire nelle forniture di petrolio, con un rialzo dei prezzi sui mercati internazionali. Per capire in che modo e in quale misura questo pomeriggio si terrà un webinar a tema (alle 15.30 sulla piattaforma Zoom) promosso dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale e che vedrà la partecipazione di rappresentanti delle categorie di settore del cluster **portuale**. Intanto in attesa, nel canale di Suez, ci sono oltre 300 navi mercantili: ogni giorno, è stato calcolato, sono bloccati traffici per un valore di quasi 10 miliardi di dollari. Attraverso il canale di Suez passa il 13 per cento di tutti i traffici globali.



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

La Ever Given si è mossa: possibile sblocco del canale di Suez in giornata

Ma le ripercussioni dell' incagliamento, con oltre 300 portacontainer in attesa, dureranno mesi. Oggi il webinar dell' Autorità portuale di Genova

Liguria. Alle 5,42 di questa mattina la nave portacontainer Ever Given è si è mossa. Ad accorgersene per primi sono stati gli appassionati che da giorni analizzano siti come Marin Traffic o Ship Finder. La gigantesca imbarcazione, incagliata nella sabbia del deserto attorno al canale di Suez, è stata sbloccata e rimessa almeno parzialmente a galla. Era ancora notte quando decine di rimorchiatori hanno suonato le sirene per festeggiare il momento. Nel corso della giornata, con l' abbassamento della marea, si capirà se l' operazione andrà a buon fine. Nei giorni scorsi sono state aspirate 20mila tonnellate di sabbia per liberare la prua del cargo lungo 400 metri e pesante 220 mila tonnellate. Tuttavia, avvertono gli esperti del settore, per i traffici mondiali le ripercussioni dureranno mesi. E si fanno già sentire nelle forniture di petrolio, con un rialzo dei prezzi sui mercati internazionali. Per capire in che modo e in quale misura questo pomeriggio si terrà un webinar a tema (alle 15.30 sulla piattaforma Zoom) promosso dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** e che vedrà la partecipazione di rappresentanti delle categorie di settore del cluster **portuale**. Intanto in attesa, nel canale di Suez, ci sono oltre 300 navi mercantili: ogni giorno, è stato calcolato, sono bloccati traffici per un valore di quasi 10 miliardi di dollari. Attraverso il canale di Suez passa il 13 per cento di tutti i traffici globali.



Suez, porto Genova: nessuna perdita di traffici, ma congestione

GENOVA - "Tra un milione e un milione e mezzo dei container all' anno movimentati dal nostro sistema portuale passa dal canale di Suez e, ad eccezione del 2020, nei mesi di marzo e aprile vengono movimentati da 5 a 10 mila teu. Pensiamo che il ritardo provocato dal blocco del canale di Suez rischierà di concentrare volumi molto sostenuti, che normalmente sono spalmati su un intero mese, in 15 giorni. Non ci saranno perdite, ma strutture portuali e la catena logistica saranno sotto stress ". Luigi Bruzzone, della Direzione sviluppo del porto di Genova ipotizza le ripercussioni dei giorni di chiusura del canale di Suez sui porti di Genova, Savona e Vado ligure nel webinar organizzato dall' ente con gli operatori. Non si prevedono perdite anche se i container potranno arrivare con modalità diverse, con navi feeder più piccole, dai porti di transhipment. Il nodo è organizzare al meglio il lavoro a terra per evitare congestioni. "Avremo una concentrazione molto importante, dovremo assorbire in una settimana il traffico di due settimane di lavoro - sottolinea Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto -. Servirà una forte collaborazione, l' uso del pre-clearing e interventi per ridurre al minimo tempi di giacenza dei contenitori e di attesa dell' autotrasporto". Gli autotrasportatori già messi a dura prova dai cantieri autostradali, non nascondono le preoccupazioni. "La prima è l' aumento del prezzo del gasolio che potrebbe mettere in difficoltà la nostra attività - dice Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito -. Poi è necessaria la massima attenzione alla programmazione altrimenti il rischio è che si scarichi tutto sulla nostra operatività". Il presidente di Assarmatori e terminalista Stefano Messina oltre a parlare degli effetti sul porto di Genova del blocco di Suez, fa un' altra considerazione, legata alla nuova diga da realizzare nel porto di Genova e rilancia l' ipotesi doppia apertura, a levante e a ponente, già bocciata dall' **Autorità portuale**. "Il caso Suez - sottolinea - dimostra che la doppia entrata e uscita aiuta molto. Puoi avere maggiore flessibilità". (ANSA). YL0-MOI/ S56 QBXW.



Caso Suez, Messina: Possibili ingorghi nei grandi terminal come PSA a Genova. Pessina: Centrale il ruolo della CULMV

Genova Difficile prevedere quali saranno le ripercussioni del blocco del canale di Suez sul sistema portuale ligure. La grande differenza riguarda piuttosto la capacità di portata delle navi: per quanto riguarda i terminal piccoli non vedo problemi seri per la gestione delle navi Panamax o feeder ma solo ordinaria amministrazione. Il discorso potrebbe cambiare per i grandi terminal come PSA nel porto di Genova, dove navi di grandi dimensioni possono arrivare tutte insieme creando ingorghi rispetto a terminal come Bettolo, Messina o San Giorgio che non ricevono quelle navi. E' lo scenario che intravede Stefano Messina, presidente di Assarmatori, intervenuto oggi al webinar dedicato al caso Suez. Il dibattito dà l'opportunità all'armatore genovese di rilanciare l'importanza di una infrastruttura come la diga che in prospettiva potrà contare su due accessi, a ponente e levante: L'incidente del canale dimostra che la doppia entrata ed uscita dal porto, con il giusto pescaggio, aiuta molto nel caso di un evento eccezionale perché garantisce una maggiore flessibilità e consente di accogliere maggiore capacità in una situazione emergenziale, al netto del mantenimento degli approvvigionamenti, dei servizi e soprattutto della sicurezza della navigazione. Paolo Pessina, presidente di Assagenti, l'associazione degli agenti raccomandatori, mediatori marittimi e agenti aerei di Genova, sottolinea invece il ruolo centrale che la Compagnia portuale potrà avere nelle prossime settimane: E' veramente difficile fare una programmazione puntuale dei traffici in arrivo, però sarà molto importante il ruolo della Compagnia portuale. Un suo uso intelligente e corretto, a supporto dei terminal, potrà aiutare a gestire le navi più grandi.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Timori e contromisure dei porti di Genova per affrontare l'ondata di container in arrivo con la riapertura di Suez

L'incaglio (appena risolto) della nave Ever Given che per quasi una settimana ha impedito il transito navale lungo il canale di Suez potrebbe impattare in maniera rilevante soprattutto, sull'export delle merci dall'Italia, sul rischio di congestione in alcuni dei maggiori terminal container italiani (in particolare Genova Psa, Trieste Marine Terminal e La Spezia Container Terminal) e sull'autotrasporto. È quanto emerso dal webinar intitolato Le ripercussioni del blocco del canale di Suez sul sistema portuale ligure organizzato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e al quale hanno preso parte i rappresentanti delle associazioni di categoria direttamente interessate dalla questione. Luigi Bruzzone, senior analyst della port authority genovese, ha introdotto i lavori confessando che fino ad ora, paradossalmente, il blocco del canale egiziano ha comportato il re-routing di alcune navi che negli scali del sistema portuale hanno scaricato container prima di lasciare il Mediterraneo. Gli interrogativi sono però su cosa succederà ora che il canale è stato stappato' e le 370 navi (di cui almeno un centinaio sono portacontainer) transiteranno in un periodo di tempo concentrato da una parte all'altra del canale per giungere poi a destinazione. Stefano Messina (Assarmatori) ha spiegato che le compagnie di navigazione che operano servizi di linea per il trasporto di container stanno già ridefinendo le rotazioni e le toccate dei propri network. Bisognerà capire in primis quali saranno le navi a cui verrà data precedenza di accesso al canale o se si procederà secondo il criterio first in first out sono state le parole dell'armatore genovese, che vede un rischio di possibile congestione nei principali terminal container italiani dove arrivano le grandi portacontainer. Lato banchina un aspetto problematico può essere la concentrazione di arrivi perché rischia di generare una congestione nello smaltimento dei container. Un timore condiviso anche da Paolo Pessina (Assagenti) secondo il quale serviranno almeno 10-15 giorni nei porti prima di smaltire il picco di container che verranno sbarcati in poche giornate. Oltre a ciò il presidente degli agenti marittimi ha posto in evidenza il rischio che questa vicenda possa acuire lo sbilanciamento dei container vuoti e quindi la difficoltà a reperire equipment per gli esportatori. Per i carichi in import non vedo particolari problemi ha detto Pessina, mentre per l'export le compagnie di navigazione rilasceranno ai caricatori i container vuoti solo quando si avrà certezza dell'arrivo della nave in porto. Questo appunto per evitare il rischio di assegnare container a spedizioni che poi dovranno essere imbarcate su navi non previste in arrivo a breve in Italia. Il vertice degli agenti marittimi genovesi ha anche sottolineato il ruolo determinante che avranno i lavoratori portuali a Genova: Servirà il massimo sforzo anche dal punto di vista delle risorse umano al lavoro nei terminal portuali; importante sarà il contributo della Culmv. Al fine sempre di limitare il più possibile il rischio di congestione nel trasporto retroportuale in import e in export gli agenti marittimi suggeriranno ai propri clienti di utilizzare il più possibile il trasporto via treno da e per i porti. Il punto di vista dei terminalisti è stato espresso da Leopoldo Da Passano (Confindustria Genova) secondo il quale finora i terminal operator non hanno evidenziato particolari preoccupazioni, salvo segnalare anch'egli qualche problema che potrebbe sorgere per i carichi in export dall'Italia via mare. Sia le navi portarinfuse liquide o solide non dovrebbero generare particolari criticità nelle operazioni di imbarco e sbarco portuali. Paolo Cornetto (Vado Gateway) ha confermato che le shipping line stanno ripianificando alcune linee e che lo slow steaming e i blank sailing potrebbero essere alcune delle soluzioni adottate per ripristinare la regolarità e la frequenza dei servizi di linea per i trasporti containerizzati. Cornetto ha espresso preoccupazione per la situazione di congestione del trasporto stradale che già normalmente





Shipping Italy

Genova, Voltri

è critica per le condizioni della rete autostradale e per cui non sarebbe in grado di assorbire altri stress. Di più sul trasporto via strada non si può fare ha affermato il vertice del terminal container savonese. Un punto di vista condiviso da Giuseppe Tagnocchetti (Trasportounito) secondo il quale gli autotrasportatori hanno alcune preoccupazioni specifiche: una è il possibile aumento del prezzo del gasolio e un'altra il rischio che la condizione di congestione di alcuni terminal possa riversarsi poi sugli autotrasportatori, in termini di diseconomie, che hanno orari di lavoro limitati per legge (il riferimento è ai tempi di guida). Giampaolo Botta (Spediporto) ha messo in evidenza l'opportunità di massimizzare lo sfruttamento di strumenti come il preclearing e ha chiesto alle compagnie di navigazione di rendere disponibili agli spedizionieri in buoni di consegna dei container in tempo reale. Questo al fine di abbreviare il più possibile i tempi. A questo proposito Andrea Maria Zucchini (Dogane) ha preannunciato che sta arrivando anche nel porto di Genova la procedura smart terminal', appena sperimentata a La Spezia e a Savona, e grazie alla quale i tempi di giacenza dei container in piazzale dopo lo sbarco dalla nave sono stati ridotti da 5 a 3,5 giorni.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Sindacati e terminalisti

Tavolo permanente per la pace in porto

L'incontro dei segretari di Cgil, Cisl e Uil con il sindaco di Genova Marco Bucci prova a tracciare una nuova strada per riportare la pace fra sindacati e terminalisti, dopo la lettera che aveva scatenato lo sciopero. Il prossimo passo è l'apertura di «un tavolo permanente, una sorta di osservatorio che affronti le problematiche generali del porto». «Al sindaco abbiamo espresso la nostra necessità di riprendere un tavolo alla presenza delle istituzioni e sotto la direzione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, con la presenza del Comune di Genova, per risolvere le molteplici problematiche del lavoro **portuale**» scrivono in una nota i segretari di Cgil, Cisl e Uil.



Senza contratto da 2 anni, sciopero logistica e trasporti

(ANSA) - GENOVA, 29 MAR - Sciopero dei lavoratori del comparto Trasporto Merci, Spedizione e Logistica a Genova e in Liguria, come in tutto il resto del Paese per il rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro scaduto da quasi due anni. A Genova la protesta si concretizza con presidi ai varchi portuali e alle sedi di corrieri. Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti della Liguria hanno respinto integralmente le proposte arrivate dalle controparti, ovvero: precarizzazione del mercato del lavoro, abolizione degli scatti di anzianità, riduzione delle giornate di ferie e permessi retribuiti, abolizione del pagamento delle festività, impoverimento della clausola sociale messa a garanzia dell'occupazione e del reddito, ecc. "Sono più di 4 mila i camion che ogni giorno entrano ed escono dal porto di Genova; la città da sola rappresenta il 70% dei traffici del nostro Paese. A questi lavoratori dobbiamo aggiungere i driver, gli spedizionieri e tutto il mondo della logistica - dichiara Marco Gallo, segretario Filt Cgil - sono questi i lavoratori che devono scioperare per ottenere il rinnovo del contratto di lavoro. È una vergogna, grazie a loro abbiamo trovato i negozi sempre riforniti, anche in pandemia ora chiedono solo quello che gli spetta". "In presidio ai varchi ci sono lavoratori che si sentono feriti e traditi - dice Mirko Filippi, Coordinatore regionale Fit Cisl Liguria - in prima linea per tutta la pandemia, considerati essenziali e chiamati eroi, che con tutte le difficoltà e i pericoli che hanno dovuto affrontare quotidianamente non si sono mai tirati indietro. E anziché un riconoscimento vedono presentarsi delle proposte dalle associazioni totalmente inaccettabili". "Con tutto l'impegno e la professionalità messi in campo durante la pandemia, i lavoratori del comparto, invece di essere premiati con un aumento del salario, hanno ricevuto uno schiaffo immeritato" dichiara Giovanni Ciaccio, coordinatore regionale logistica e trasporto merci Uiltrasporti Liguria. (ANSA).



Il porto e le proteste

Lavoro sui moli "Bucci convochi un tavolo con i privati"

Riparte il confronto sugli assetti del porto di Genova e sull'organizzazione del lavoro.

eri infatti è andato in scena l'incontro tra le organizzazioni sindacali Filt Cgil - Fit Cisl e Ultrasporti Uil per affrontare, insieme al sindaco di Genova, la delicata questione del lavoro portuale. Si tratta di ricostruire rapidamente un confronto e un dialogo smarrito per strada che necessita di un cambio di passo. Se possibile, in tempi rapidi.

«Al sindaco abbiamo espresso la nostra necessità di riprendere un tavolo alla presenza delle istituzioni e sotto la direzione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, con la presenza del Comune di Genova, per risolvere le molteplici problematiche del lavoro portuale - spiegano Enrico Poggi, segretario generale Filt Cgil Genova, Mauro Scognamiglio, segretario generale Fit Cisl Liguria e Roberto Gulli, segretario generale Ultrasporti Liguria - Il sindaco Marco Bucci, insieme all'assessore Allo Sviluppo Portuale Francesco Maresca, si è reso disponibile a farsi parte attiva insieme all'Autorità di Sistema affinché possa essere costituito il tavolo richiesto dai sindacati, ovvero un tavolo permanente, una sorta di osservatorio che, appunto, affronti le problematiche generali del porto. Ci aspettiamo che i terminal operator partecipino a questi tavoli nell'interesse generale del porto e della città».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Primo giorno di sciopero e varchi bloccati

Ieri è stato il primo dei due giorni di sciopero dei lavoratori del comparto Trasporto Merci, Spedizione e Logistica per il rinnovo del contratto. A Genova ci sono stati presidi ai varchi portuali e alle sedi di corrieri. Poi, nel primo pomeriggio, si è tenuto un incontro tra le organizzazioni sindacali Filt Cgil - Fit Cisl e Uiltrasporti Uil per affrontare, insieme al sindaco di Genova, la delicata questione del lavoro portuale che tanto agita i sonni dei terminalisti. «Al sindaco abbiamo espresso la nostra necessità di riprendere un tavolo alla presenza delle istituzioni e sotto la direzione dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale, con la presenza del Comune di Genova, per risolvere le molteplici problematiche del lavoro portuale». - hanno spiegato i rappresentanti dei lavoratori che hanno incassato la disponibilità del sindaco Marco Bucci e dell' assessore Francesco Maresca.



Lavori in porto, i sindacati incontrano Bucci per aprire un tavolo permanente

Per affrontare senza soluzione di continuità le problematiche del settore

Redazione

Genova. Nel primo pomeriggio si è tenuto un incontro tra le organizzazioni sindacali Filt Cgil - Fit Cisl e Ultrasporti Uil per affrontare, insieme al sindaco di Genova, la delicata questione del lavoro **portuale** che tanto agita i sonni dei terminalisti. 'Al sindaco abbiamo espresso la nostra necessità di riprendere un tavolo alla presenza delle istituzioni e sotto la direzione dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, con la presenza del Comune di Genova, per risolvere le molteplici problematiche del lavoro **portuale**', scrivono in una nota congiunta i sindacati. Il sindaco Bucci, insieme all'assessore Maresca, 'si è reso disponibile a farsi parte attiva insieme all'**Autorità** di **Sistema** affinché possa essere costituito il tavolo richiesto dalle OO.SS, ovvero un tavolo permanente, una sorta di osservatorio che, appunto, affronti le problematiche generali del porto. Ci aspettiamo che i terminal operator partecipino a questi tavoli nell' interesse generale del porto e della città'.



Lavoro in porto: Filt Cgil - Fit Cisl e Uiltrasporti Uil incontrano il Sindaco Bucci per promuovere l' apertura di un tavolo permanente sulle molteplici vicende del lavoro portuale

Nel primo pomeriggio si è tenuto un incontro tra le organizzazioni sindacali Filt Cgil - Fit Cisl e Uiltrasporti Uil per affrontare, insieme al sindaco di Genova, la delicata questione del lavoro portuale che tanto agita i sonni dei terminalisti. "Al sindaco abbiamo espresso la nostra necessità di riprendere un tavolo alla presenza delle istituzioni e sotto la direzione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, con la presenza del Comune di Genova, per risolvere le molteplici problematiche del lavoro portuale", si legge in una nota sindacale firmata da Enrico Poggi, segretario generale Filt Cgil Genova, Mauro Scognamillo, segretario generale Fit Cisl Liguria, e Roberto Gulli, segretario generale Uiltrasporti Liguria. "Il sindaco Bucci, insieme all' assessore Maresca, si è reso disponibile a farsi parte attiva insieme all' **Autorità di Sistema** affinché possa essere costituito il tavolo richiesto dalle organizzazioni sindacali, ovvero un tavolo permanente, una sorta di osservatorio che, appunto, affronti le problematiche generali del porto - si legge ancora nel comunicato stampa -. Ci aspettiamo che i terminal operator partecipino a questi tavoli nell' interesse generale del porto e della città".



Porto Genova, tavolo permanente sul lavoro per riportare pace sulle banchine

GENOVA - L' incontro dei segretari di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti con il sindaco di Genova Marco Bucci prova una nuova strada per riportare la pace fra sindacati e terminalisti, dopo la lettera che aveva portato allo sciopero. Il prossimo passo è l' apertura di "un tavolo permanente, una sorta di osservatorio che affronti le problematiche generali del porto". "Al sindaco abbiamo espresso la nostra necessità di riprendere un tavolo alla presenza delle istituzioni e sotto la direzione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, con la presenza del Comune di Genova, per risolvere le molteplici problematiche del lavoro **portuale**" scrivono in una nota i segretari di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, Enrico Poggi, Mauro Scognamillo e Roberto Gulli. E il sindaco, insieme all' assessore Francesco Maresca si attiverà per promuoverlo. "Ci aspettiamo - scrivono i sindacati - che i terminal operator partecipino a questi tavoli nell' interesse generale del porto e della città". Lo scontro si era aperto con la lettera consegnata dai terminalisti genovesi al presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure occidentale, in cui mettevano in mora l' ente per non aver vigilato e controllato organizzazione e attività della Compagnia Unica dal 2013 ad oggi, provocando loro danni per otto milioni.



Genova, CULMV: rinnovato sino al 30 giugno il contratto di 100 lavoratori somministrati

Genova I sindacati Felsa Cisl, Nidil Cgil e Uiltemp Uil e l'agenzia per il lavoro Intempo hanno siglato un accordo sindacale in base al quale ai lavoratori somministrati impiegati presso la compagnia portuale Compagnia Unica Paride Batini del Porto di Genova (CULMV) verrà rinnovato il contratto di lavoro sino al prossimo 30 giugno. L'intesa riguarda circa 100 lavoratori altamente specializzati ai quali sarebbe scaduto il contratto a fine mese. L'accordo tratta anche i temi della formazione e prevede incontri mensili tra le parti utili a monitorare l'andamento dei picchi di lavoro e l'applicazione di quanto contenuto nel verbale. Abbiamo tutti convenuto ha spiegato Laura Tosetti, segretaria generale di Nidil Cgil Genova sulle competenze dei lavoratori somministrati presso CULMV In particolare noi organizzazioni sindacali abbiamo rinnovato l'impegno nei confronti degli interlocutori portuali, in particolare dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, per vedere riconosciute queste professionalità e competenze pregiate da valorizzare all'interno della portualità genovese. Continuità occupazionale e valorizzazione delle professionalità dei lavoratori somministrati ha commentato Simone Mara, segretario generale di Felsa Cisl Liguria sono i principi che continuano a contraddistinguere la nostra azione sindacale al fine di trarre stabilità di lavoro e di reddito». Soddisfazione per il raggiungimento dell'intesa è stata espressa anche da Roberta Cavicchioli, segretaria generale di Uiltemp Liguria: «con la sottoscrizione dell'accordo ha sottolineato intendiamo dare concretezza a un percorso che persegue un duplice obiettivo: la salvaguardia dei diritti dei lavoratori anche nell'ottica di preservare il patrimonio di competenze e conoscenze da loro rappresentate, e l'integrazione degli stessi nel sistema attraverso gli strumenti della formazione e il coinvolgimento dell'Autorità di Sistema.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«Una rivoluzione che vale 2,7 miliardi»

SIMONE GALLOTTI

La grande sfida ha un calendario preciso: «Entro fine anno dovranno partire i cantieri di tutte le opere del piano straordinario». Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Authority che governa i porti di Genova e Savona, sa che la svolta arriverà anche grazie a quei 2,7 miliardi che rilanceranno i due scali.

Questo è però un anno difficile. Qualcosa sta migliorando, ma il Covid impatta sui volumi...

«Siamo in una fase di stabilizzazione rispetto al 2020.

L' anno scorso abbiamo avuto un trimestre terribile tra aprile, maggio e giugno. Da luglio il quadro è andato stabilizzandosi, e siamo arrivati alla fine dell' anno con una perdita del 14% sul totale delle merci, in particolare sui container siamo calati del 9%. Nei primi mesi del 2021 abbiamo perso il 5%, ma il confronto è con i due mesi buoni dell' anno scorso. Ecco, questo potrebbe essere un segnale di ulteriore stabilizzazione, anche se rimane sempre una perdita rispetto al periodo pre-covid. Certo, giriamo meno di quanto giravamo prima, ma è accettabile vista anche l' attuale situazione di crisi mondiale».

Nel porto intanto continuano anche gli assestamenti tra gli operatori: ci saranno rivoluzioni? Potrebbero entrare altri player?

«Il lavoro fatto negli ultimi 4 anni ha dato i suoi frutti, fedeli alla linea che il pubblico e il privato fanno mestieri diversi e ognuno ha fatto il suo, con rispetto dei ruoli. Sul fronte demaniale abbiamo lavorato bene, dando risposte alle domande dei grandi operatori: tra gli altri, Apm, Psa e Msc. E questo li ha indotti a ragionare con un' ottica pluriennale, a fare scelte imprenditoriali a terra davvero significative. Ad esempio il collegamento con Basilea sta andando meglio, l' accordo tra Hupac e Logtainer è positivo, e l' investimento di Msc sui treni è importante. Direi che mi aspetto un consolidamento e ne ho conferma tutti i giorni. La sfida ora è portare a termine l' ultimo miglio ferroviario, a Vado, Pra' e Sampierdarena, perché l' intermodalità ferroviaria funziona se fai massa critica. I treni devono andare pieni per funzionare e noi vogliamo arrivare ad una quota del 20-25% del traffico totale».

Arriveranno anche nuovi operatori in banchina?

«Ma ormai li abbiamo tutti, ed è un bene che sia così».

Mi aspetto comunque ulteriore fluidità: abbiamo ancora in atto la transizione di alcuni terminal, gestiti storicamente dalle famiglie che hanno da qualche tempo aperto ai fondi di investimenti. Questi soggetti creano dinamismo per l' ingresso di nuovi operatori. I big invece danno segnali di consolidamento: le loro bandierine rimarranno ferme».

A che punto siamo con il programma straordinario?

«Siamo in una fase molto precisa: abbiamo fatto e stiamo ancora svolgendo un lavoro notevole sulle aggiudicazioni. Ma quest' anno sarà consacrato a due attività: al completamento dell' iter di approvazione di tutti i progetti e alla cantierizzazione».

Significa avvio dei lavori per tutto il programma?

«L' obiettivo è per tutte le opere. Stiamo lavorando a stretto contatto con Comune e Regione e l'





Il Secolo XIX

Genova, Voltri

iter è complicato. Il termine previsto dal Decreto è il 15 gennaio 2022 e da lì non si scappa». Quanto vale il programma? «Il totale è di 2,7 miliardi di euro. La maggior parte, 1,3 miliardi, sono per la diga, circa 600 milioni invece per il ribaltamento a mare di Fincantieri a Sestri Ponente e il resto per le altre opere». A proposito di nuova diga: quali sono i prossimi passi? «L'obiettivo primo e concreto è che a maggio dobbiamo mandare il progetto di fattibilità tecnico-economica al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Poi siamo in contatto con il Ministero per il completamento del finanziamento». Anche la diga di Vado è compresa nel Recovery? «Abbiamo chiesto di poter accedere a quel finanziamento. La buona notizia è che si è risolto il contenzioso. Bisogna anche dire che Vado sta diventando un luogo vivace. Tutta la zona retroportuale registra l'insediamento di nuove imprese: quella zona logistica è dinamica e sta crescendo, grazie a favorevoli condizioni di mercato». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

STEFANO MESSINA L' armatore: «Ci aspettiamo molto dai prossimi mesi»

«È una stagione di grandi progetti Finalmente si smette di mugugnare»

MATTEO DELL' ANTICO

L' armatore e terminalista Stefano Messina, oltre ad essere il presidente di Assarmatori e guidare assieme ai cugini Ignazio Messina e Andrea Gais l' azienda di famiglia, è membro della giunta della Camera di Commercio di **Genova** con delega ai trasporti e alle spedizioni.

Come giudica lo stato di salute del porto di Genova?

«In questo momento anche il **porto** non può chiamarsi fuori dal clima di generale incertezza che riguarda il futuro economico, produttivo e sociale del Paese. Nel caso specifico, tuttavia, il **porto** di **Genova** sembra attraversare una stagione di grande progettualità. La voglia del fare sembra in altre parole avere il sopravvento sulla stagnazione, e se vogliamo, sul "mugugno" che sembrava aver avuto il sopravvento per anni. La auspicabile ripresa del traffico passeggeri e la conferma di un trend di recupero nei container rappresenteranno a partire dai prossimi mesi elementi chiave per definire meglio prospettive e ruolo di quello che è e rimane il più importante polo portuale e logistico d' Italia».

Quanto e in che modo il coronavirus ha influito sui traffici del porto?

«È inutile nasconderselo: l' impatto sul settore delle crociere e anche, se pure, in maniera minore, su quello dei traghetti, è stato pesantissimo. Ma lo è stato ovunque, ovvero in tutti i porti italiani e, direi, mondiali dove esiste un' alta concentrazione di servizi passeggeri. Bisogna considerare che il polo **Genova**-Savona è home port di alcune fra le più importanti compagnie crocieristiche che operano in Mediterraneo e che una contrazione di oltre il 90% nel mercato di riferimento ha lasciato il segno. Lo sforzo che i grandi gruppi del settore stanno attuando per mettere le crociere e i traghetti in sicurezza rispetto a rischio Covid, produrranno, sono convinto a breve, risultati nel senso di una globale ripresa dell' attività. Anche questo mercato ha davanti a sé comunque ancora qualche mese di sofferenza».

Quali sono le maggiori criticità che penalizzano lo scalo genovese?

«Certamente la carenza di infrastrutture e il ritardo negli investimenti. Sembrerebbe che gli ultimi due governi abbiano compreso le difficoltà del nostro territorio, ma gli interventi e le misure pianificati devono essere realizzati con un forte impulso da parte del governo centrale. Il nostro territorio sta vivendo una situazione drammatica e purtroppo destinata a durare a medio termine: è necessario accelerare i lavori sui diversi cantieri, innanzitutto per una questione di sicurezza e dopodiché di produttività. Le autostrade sono inefficienti e di ciò ne risentono la popolazione, i traffici, e quindi le imprese e i lavoratori. Ne siamo tutti coscienti, ma dobbiamo avere ancora più coraggio nell' assumerci le nostre responsabilità ed essere forse meno istituzionali e più aggressivi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

La super-diga che rilancerà il porto di Genova

A. GH.

L'obiettivo dell' **Autorità** di **sistema portuale** è attuare un cronoprogramma serrato per la realizzazione della nuova diga, che allargherà da 200 a 800 metri l'accesso al porto di Genova. Il presidente dell' Authority, Paolo Emilio Signorini, ha dato i tempi: entro l'anno il progetto definitivo e esecutivo e nella prima metà del 2022 l'avvio dei cantieri. Intanto si è concluso il dibattito pubblico, il primo a Genova su un'opera di queste dimensioni in base al dpcm 76 del 2018 che lo ha reso obbligatorio.

Adesso l'attesa riguarda l'ufficializzazione per decreto della nomina a commissario dell'opera dello stesso presidente Signorini, a cui è arrivato il via libera da Camera e Senato, e l'inserimento di una cospicua parte del finanziamento della prima fase (500 milioni su un totale di 950 da spendere entro il 2026) nel Piano nazionale di resistenza e resilienza, cioè delle opere da finanziare con i soldi di NextGenerationEu, il cosiddetto Recovery fund dell'Unione europea.

La diga consentirà anche alle navi di ultima generazione, quelle lunghe 400 metri, di entrare nel porto di Genova. Il fatto che il progetto parta proprio adesso può sembrare soltanto figlio della contingenza e dell'opportunità offerta dai finanziamenti europei. Ma occorre ricordare che nel 2016 è stato inaugurato il raddoppio della capacità del canale di Suez, un'opera che doveva accompagnare la crescita impetuosa della globalizzazione dei traffici. In realtà l'opera ha faticato a avviarsi, perché in principio ha risentito ancora degli effetti della crisi finanziaria del 2008. E adesso deve fare i conti con quella della Covid-19. Tuttavia negli ultimi anni fino al 2019 l'amministrazione egiziana del canale ha segnalato che i traffici avevano effettivamente cominciato a aumentare. Soltanto che l'Italia non ne aveva beneficiato come invece hanno fatto i porti di altri Paesi, sia in Mediterraneo (il Pireo, Tanger Med, i porti spagnoli) sia in Europa settentrionale. Fra 2011 e 2019 i volumi di Suez sono cresciuti del 48,8 per cento, quelli dei porti italiani diminuiti dello 0,8 per cento. Per Genova, il miglioramento dell'accesso al porto significa poter entrare pienamente nel nuovo **sistema** di trasporti marittimi che ha visto in questi anni l'ampliamento del canale di Suez e la crescita del gigantismo navale e delle concentrazioni armatoriali, che puntano su un numero sempre minore di scali. Che l'arrivo della diga pochi anni dopo l'ampliamento di Suez non sia soltanto una coincidenza sembra confermato dal fatto che le due opere sono legate fin dalle origini, un secolo e mezzo fa. Suez fu inaugurato nel 1869 e per cogliere quell'occasione di crescita dei traffici, nel 1876, il duca di Galliera decise di mettere i soldi di famiglia nella costruzione della vecchia diga foranea, che da lui prende il nome e che avrebbe contribuito allo sviluppo dello scalo genovese per tutto il XX secolo.

Adesso quell'opera non basta più alle grandi navi. Il dibattito pubblico è stato l'occasione per visionare tre differenti progetti che dividevano il traffico diretto al porto storico, dedicato in particolare a passeggeri, nautica da diporto e cantieristica, da quello delle banchine mercantili di Sampierdarena, dove è ormai pronto il terminal container di calata Bettolo su cui la compagnia Msc vuole mandare le proprie navi di maggiori dimensioni. Ma della nuova diga beneficeranno anche altri concessionari dello scalo, come a esempio i terminal di Aldo Spinelli, del gruppo Gavio e della famiglia Messina, che infatti hanno applaudito l'iniziativa. Alla fine è stata scartata l'ipotesi di far accedere il traffico mercantile da Ponente e ha prevalso il doppio accesso da Levante. Pesano motivi di sicurezza per la



manovrabilità delle navi. Ma sul progetto pesa un' altra spada di Damocle, ossia il cono aereo del vicino aeroporto "Cristoforo Colombo". L' Enac, ente nazionale aviazione civile, che non si è opposto alla prima fase



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

del progetto, ma soltanto perché deve ancora valutarlo nel dettaglio, ha invece già espresso riserve sulla cosiddetta fase B, del valore di ulteriori 350 milioni di euro, che dovrebbe realizzarsi fra 2026 e 2028. Insomma, il cammino dell'opera è cominciato spedito, ma è ancora lungo.

a. gh.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«Un'opera vitale per restare sul mercato Ma durante i lavori l'attività va garantita»

ALBERTO GHIARA

Come giudica la conclusione del dibattito pubblico sulla nuova diga foranea di **Genova**? «Assagenti - risponde il presidente dell' associazione genovese degli agenti e broker marittimi, Paolo Pessina - rappresenta i primi clienti del **porto** di **Genova**.

Tutte le grandi linee marittime arrivano qui, è fondamentale avere un **porto** accessibile alle grandi navi. Il futuro vedrà l' utilizzo di navi portacontainer di capacità superiore a 20.000 teu, che attualmente non possono arrivare nel **porto** storico di **Genova**. Quindi la nostra opinione sulla conclusione del dibattito pubblico è positiva».

Siete d' accordo anche con la scelta della soluzione adottata, la seconda di quelle proposte, con ingresso da Levante?

«È la scelta più logica in un contesto come quello di **Genova**, visto il problema del cono aereo. Non soltanto per le portacontainer, ma anche per il settore crocieristico dove arrivano navi gigantesche. Noi abbiamo però sottolineato due aspetti».

Quali?

«Vogliamo sapere che cosa accadrà all' operatività del **porto** durante la costruzione della diga. Durerà anni, occorre garantire la sicurezza del traffico attuale. Inoltre, visto che si procede a un' opera così importante, bisogna garantire l' accessibilità del **porto** anche attraverso i dragaggi. In un **porto** moderno non possono essere un' opera straordinaria, ma vanno effettuati nel tempo, serve un lavoro day-by-day.

Se i dragaggi sono costanti si spendono meno soldi».

Il **porto vuole crescere in dimensioni, ma come stanno andando i volumi di traffico al principio del 2021?**

«Nei primi mesi siamo tornati ai volumi pre-2020. L' attività va bene, compatibilmente con la mancanza di container da parte delle compagnie. Il problema della mancanza di equipment rimane, anche se sono stati messi in campo nuovi ordini, perché i produttori sono tutti concentrati in Cina».

Da quando è stato ampliato il canale di Suez, nel 2016, l' Italia non ha però saputo cogliere l' occasione per acquisire maggiori traffici rispetto a altri paesi.

«C' è un' ampia offerta portuale fra Livorno, Spezia, **Genova** e Vado, che sono così vicini che in altre aree costituirebbero quasi un unico **porto**. Il problema sono i collegamenti interni. Per questo è giusto che nel Recovery fund abbia una grande parte la ferrovia e siano considerate prioritarie opere come la Pontremolese e il Terzo Valico. Si tratta di interventi necessari per mantenere i volumi attuali e da cui si può partire per conquistare traffico che oggi va verso il Nord Europa. Sembra che nell' ambito del Recovery possa essere finanziata anche la tratta ferroviaria da Tortona a Milano, che oggi è un imbuto sulla linea del Terzo Valico. Secondo noi, la percentuale minima di traffico ferroviario che deve partire da **Genova** perché il **porto** possa aumentare i volumi attuali è del 40 per cento, vista la condizione delle autostrade».

Vi preoccupa la tensione sociale che ha portato allo sciopero del 5 marzo scorso nel **porto di **Genova**?**



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«Credo che sia un episodio isolato e che le parti abbiano già dimostrato in passato di saper dialogare. Il dialogo è la base per risolvere contrasti anche radicali».

Quali attività sta portando avanti Assagenti in questo periodo?

«Abbiamo avviato un corso in collaborazione con la Capitaneria, grazie all' impegno di Gian Enzo Duci e dell' ammiraglio Nicola Carlone. Nasce dalla necessità di una maggiore interazione fra Capitaneria e la parte operativa delle aziende. Ha avuto un successo inaspettato e adesso pensiamo di estenderlo a livello nazionale. Inoltre stiamo lavorando alla Shipping Week, che si terrà dal 4 al 10 ottobre. Abbiamo deciso di non fare il dinner, perché far incontrare 1.800 persone sarebbe altamente pericoloso in epoca di Covid. Pensiamo di organizzare però minieventi per fare incontrare i nostri associati e i loro clienti e è confermata la parte convegnistica, organizzata assieme a Clickutility».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' economia

Crociere, ripartenza a bassa velocità una sola nave in mare

Il governo le autorizza, ma la ripartenza delle crociere resta per ora improntata alla massima cautela. Ancora troppo complessa la situazione sanitaria, con una Pasqua interamente rossa e un aprile che si annuncia complicato, con restrizioni e cambi continui di colori e di divieti. Così, per tutto il prossimo mese, a percorrere il Mediterraneo ci sarà una sola nave da crociera, la Msc Grandiosa. La partenza per il periodo pasquale avverrà oggi dal porto di Genova. Nulla di diverso rispetto alle altre crociere. Anzi, proprio per evitare incroci pericolosi nel giorno di Pasqua, domenica, le date sono state spostate in avanti. Si parte di martedì, oggi alle 18, e si arriva nella mattina di martedì prossimo, 6 aprile. Msc era partita lo scorso agosto nel rispetto dei protocolli definiti con il ministero della Salute, e amplificati dalle compagnie armatoriali con ulteriori norme su protezione e sicurezza dei passeggeri e dell' equipaggio a terra e in navigazione, e aveva continuato per tutta l' estate, insieme ad altre compagnie. A Natale era però arrivato lo stop imposto dal governo e quindi tutto si era fermato. Nelle scorse settimane, invece, le crociere sono state autorizzate dall' ultimo Dpcm e Grandiosa ha ripreso il suo servizio dalla Stazione Marittima del porto di Genova. Sarà così anche oggi, con lo stesso itinerario: Genova, Civitavecchia, Napoli, Cagliari e Malta prima di fare ritorno all' ombra della Lanterna. Si proseguirà per tutto il mese di aprile. Poi Grandiosa sarà affiancata da un' altra unità, " Seaside", dal primo maggio, stessa data annunciata anche da Costa Crociere per il suo ritorno operativo sulla scena mediterranea.

Maggio quindi si annuncia il vero banco di prova per la ripartenza di un settore fortemente penalizzato dall' emergenza sanitaria, diventata presto economica e sociale. La ripresa si annuncia insomma graduale. Per il momento, gli unici dati ufficiali sono proprio quelli dell' ammiraglia Grandiosa, che finora ha trasportato 40 mila passeggeri.

Seaside presenterà itinerari differenti rispetto a Grandiosa, con partenze tutti i sabati, dal primo maggio, da Genova per una settimana con scali a Malta, Civitavecchia e, per la prima volta, Siracusa e Taranto.

Sulle navi restano e resteranno in vigore i protocolli di salute e sicurezza condivisi con il ministero della Salute e implementati dalle compagnie, a cominciare appunto da Msc e Costa, a partire dall' agosto dell' anno scorso.

Tra le misure adottate, il tampone per i passeggeri a inizio e a metà crociera; tampone settimanale per ogni membro dell' equipaggio che, prima di prendere servizio, viene sottoposto inoltre a tre tamponi ed effettua un periodo di quarantena di 14 giorni; il sistema di "contact tracing" basato su braccialetti smart indossati da tutte le persone che salgono a bordo; escursioni "protette" organizzate solo per i crocieristi e tampone per le guide turistiche e gli autisti dei mezzi utilizzati durante le escursioni; divieto di scendere a terra per i membri dell' equipaggio; sanificazione continua degli ambienti di bordo. In caso di città raggiunte dalla nave all' interno di regioni in zona rossa sono cancellate le escursioni.

La solitudine di Msc Grandiosa, che si interromperà appunto il primo maggio, non è comunque assoluta nello scenario del comparto cruise. In Atlantico, infatti, AidaCruises, brand tedesco che fa capo alla genovese Costa Crociere, ha fatto rotta verso le Isole Canarie. A comunicarlo è stata nei giorni scorsi la capogruppo, il colosso anglo-statunitense Carnival Corp & plc, il più grande operatore al mondo nel settore delle crociere, che ha annunciato che Aida Cruises «





La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

in Atlantico intorno alle isole Canarie con Aidaperla in partenza da Las Palmas, Gran Canaria ».

« Purtroppo, le crociere verso altre destinazioni di Aida non sono attualmente possibili » ha spiegato la compagnia, ricordando poi il rigido rispetto a bordo e a terra dei protocolli di sicurezza e salute di Aida, operativi insieme alle norme del governo spagnolo per la sicurezza dei viaggi e testati da Sgs Institut Fresenius e confermati dalla società di classificazione Dnv Gl.

- (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

La protestai numeri

«Contratti da adeguare e viaggi da incubo» I camionisti spezzini paralizzano il porto

Ieri lunghe code al varco degli Stagnoni, oggi secondo giorno di sciopero. I sindacati: «Più garanzie e meno disagi in strada» Container in crisi: nel 2020 traffici in calo del -16,7%

MARCO TORACCA

La **Spezia** Ci sono le bandiere dei sindacati al varco degli Stagnoni, accesso del **porto** mercantile della **Spezia**. E i tir sono fermi all'entrata. C'è coda. È lo sciopero. Lo proclamano i sindacati Cgil, Cisl e Uil.

Due giorni di protesta che si concludono oggi, per rivendicare adeguamenti contrattuali che mancano da troppo tempo, denunciano le organizzazioni dei lavoratori, oltre al nodo autostrade che rende difficoltosi viaggi e trasporti. Troppi cantieri. Troppe interruzioni. Troppe fermate che allungano i tempi e fanno crescere i costi per aziende e operatori. «Chiediamo punti contenuti in una piattaforma ben precisa che sono ancora disattesi», sottolinea Arfeo Giordano, sindacalista della Federazione Italiana Lavoratori Trasporti (Filt) della Cgil, davanti ai cancelli degli Stagnoni con le barriere di ingresso che segnano il confine ideale tra la città e la zona portuale.

«È troppo tempo che attendiamo e non possiamo andare avanti così. Lo stato di agitazione è la risposta a una serie di proposte che riteniamo inadeguate da parte della aziende. Sul tavolo ci sono scatti di anzianità che le imprese vogliono abolire insieme al pagamento delle festività. Non solo: si vuole anche depotenziare la clausola sociale messa a garanzia dell'occupazione. E noi non ci stiamo. È troppo», aggiunge l'esponente Cgil. «Sottolineo che da questo varco transitano oltre mille automezzi al giorno e vanno aumentati anche i servizi a disposizione di chi passa da qui - aggiunge Giordano - Nel corso degli anni sono stati anche inseriti i bagni chimici e quindi il quadro è migliorato rispetto al passato ma ne servirebbe qualcuno in più». Così Dimitri Giardani (Cgil): «Questo presidio non prevede picchettaggio.

Chi vuole transitare lo può fare tranquillamente. Chi desidera unirsi allo sciopero invece si ferma. Nessun problema in ogni caso ma non potevamo stare ulteriormente in silenzio. Serve sensibilizzazione. Serve farsi sentire. La situazione che si sta generando rischia di portare a una deriva molto grave per il settore. Nel pacchetto delle rivendicazioni già spiegate dal collega ci sono anche gli adeguamenti salariali che vanno riconosciuti.

Stiamo mettendo in evidenza la miopia della classe imprenditoriale di questo Paese che si scarica sui lavoratori. Si tratta di persone che hanno carichi di fatica importantissimi e che hanno tenuto in piedi il Paese con il proprio sacrificio in tempo di pandemia da Covid-19».

Fermi con il proprio mezzo sono in tanti. Ecco Nicola Loiacono che con orgoglio osserva: «Faccio questo mestiere da trentacinque anni e vedo ogni anno il quadro peggiorare. È giusto che la nostra categoria si faccia sentire con questa protesta al varco degli Stagnoni». Così anche Renato Casale, altro veterano del servizio: «Quarant'anni di autotrasporto sulle spalle e la pensione che dovrebbe arrivare spero con qualche sforzo ancora. Ma sono qui perché è giusto difendere una categoria che rischia di vedere respinta ogni rivendicazione con una piattaforma che svilisce la fatica quotidiana di chi fa questo mestiere duro e importante». E mentre la protesta pacifica va avanti a controllare alcune auto della polizia. Il piazzale degli Stagnoni è illuminato dal sole già caldo della primavera mentre i tir fermi in



coda si allineano. Alcuni passano.

Altri si accodano alla protesta. In mezzo furgoncini e auto dei sindacati che distribuiscono volantini e spiegano a chi arriva le ragioni del presidio che va avanti dalle prime ore della mattina e proseguirà anche oggi per tutto il giorno.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

--toracca@ilsecoloxix.it© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Citta della Spezia

La Spezia

Sommariva: "Porto col motore impallato, ripartire subito"

Il presidente dell' Autorità di sistema portuale: "L' inserimento del molo crociere nel Recovery plan può essere il grimaldello per avviare le opere di sviluppo. La transizione energetica è il futuro, noi ci saremo".

La Spezia - Quasi quattrocento portacontainer sono pronte in queste ore a riprendere le loro rotte verso i porti di Europa e Asia. Nel corso della giornata la Ever Given è stata rimossa dal Canale di Suez, riportando la situazione alla normalità. O quasi. Ora infatti, dopo una settimana di attesa, tutte le merci raggiungeranno le proprie destinazioni e sarà necessario gestire un flusso che rischia di essere convulso. Le prossime settimane saranno impegnative per tutti gli scali del Mediterraneo, compreso quello spezzino. E in prima fila ci sarà il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Mario Sommariva. "E' molto importante aver scongiurato l' ipotesi dello scarico dei container: sarebbe stata un' operazione ai limiti del possibile, dovendo arrivare in 23esima fila, raggiungendo un' altezza di 40 metri. Tutti i porti in Europa avranno difficoltà e congestione di navi, con una estrema variabilità nella gestione del lavoro e dei flussi di treni e tir. Sarà una fase difficile. Il tutto per un settore già sconvolto dalla pandemia, con l' aumento dei noli marittimi anche di otto volte e la contestuale scomparsa di container vuoti". Insomma il contesto si fa sempre più difficile... "Sì, e sono sempre preoccupato per la gestione dei flussi e delle ripercussioni che hanno gli imprevisti nella logistica. Stamani abbiamo visto cosa è accaduto per lo sciopero degli autotrasportatori". Si è più volte cercato di risolvere il problema negli ultimi anni, quale soluzione propone? "Bisogna creare delle aree di sosta supplementari e far defluire il traffico in base alle capacità dei terminal. Il problema di fondo, come ha dimostrato il caso della Ever Given, è che i flussi fisici sono insostituibili. La digitalizzazione è un fatto di grande interesse e contribuisce a ridurre le attese ma resta il tema della relazione tra l' efficienza del terminal e gli spazi in cui i camion attendono di entrare. Dobbiamo moltiplicare le aree di sosta, partendo da una migliore gestione degli Stagnoni e del Truck village. E poi c' è il tema di Santo Stefano Magra, un' area da sviluppare ulteriormente. L' idea dello shuttle ferroviario per le merci, per esempio è una idea buona. Questo è un tema cruciale perché anche con le migliori infrastrutture, se il traffico non è gestito bene si verificano attese che fanno perdere competitività al porto. E non si può pensare di arrivare a movimentare il 100 per cento di merci su ferro. La ricetta è questa: digitalizzazione e aree di sosta". Come sono i rapporti con i terminal e quali le ultime sui progetti di ampliamento che dovrebbero portare all' attuazione del Prp? "I rapporti sono di dialogo e positivi, ma devono condurre a qualche rapida decisione. Siamo collaudando il Molo Pagliari, poi daremo il via al trasferimento della Marina del Canaletto. Nel frattempo è stata prospettata da Lsct la possibilità di cambiare l' ordine degli investimenti, lasciando indietro l' ampliamento del Garibaldi e dando la precedenza al riempimento. Questo comporta una rinegoziazione della concessione sulla quale stiamo dialogando. In tempo brevi vorrei siglare un accordo procedimentale che individui le tappe e gli impegni dei contraenti per poi stendere la nuova concessione. Speriamo di poter così sbloccare la prospettiva del porto con la restituzione di Calata Paita e la realizzazione del molo per la stazione crocieristica". A proposito del molo, come procede la partita dell' inserimento dell' intervento nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, un' operazione che l' ha vista impegnata in prima persona? "Sono soddisfatto: sino a ora sono arrivate notizie positive in merito. Siamo stati inseriti nel pacchetto dal ministero dei Trasporti e in aprile speriamo di avere le conferme ufficiali. Se tutto andrà per il verso giusto le opere propedeutiche agli waterfront della





Citta della Spezia

La Spezia

una procedura accelerata che seguiranno le opere inserite nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, con il termine tassativo del 2026 da rispettare. Sono ottimista". Quali punti a favore hanno i progetti dell' Adsp per farcela? "Una progettazione matura e il tempismo hanno portato a poter sperare in un risultato davvero importante. L' inserimento nel Recovery plan può essere una sorta di grimaldello per avviare le opere di sviluppo del porto, che da fuori è visto come un' auto col motore impallato. Questo scalo è come un domino quindi è fondamentale ripartire. Non dimentichiamo che i dati di Unioncamere relativi al 2018 collocano la provincia spezzina al primo posto in Italia per incidenza della blue economy sul resto dell' economia. Questo va aspetto valorizzato fortemente. Ci sono molte attività da rendere compatibili come la cantieristica, la nautica, il polo energetico, l' itticoltura e i muscolai, oltre a un porto commerciale importante, il terzo in Italia e uno dei principali del Mediterraneo. Bisogna vedere le cose nel loro insieme e qui c' è un grande valore da curare e sviluppare. Non sono un sostenitore della specializzazione, credo che qui ci siano le condizioni giuste". Ha fatto accenno al polo energetico e il porto può continuare a ricoprire un ruolo di assoluto protagonista, anche con il coinvolgimento nelle novità legate al Gnl e all' idrogeno, oltre che all' elettrificazione delle banchine... "Siamo all' interno di una cornice europea, che non è superficiale ma incide in profondità nello sviluppo futuro. La pandemia ha accelerato processi che erano già in atto e quando sarà terminata ci saranno due transizioni che vedranno impegnata l' Europa: quella energetica e quella digitale. Con la presenza di due realtà importanti come Enel e Snam credo che il porto possa e debba diventare un polo di transizione energetica e fungere anche da guida in questo senso per la città. L' elettrificazione è solamente una piccola parte, alla quale si sommano le opportunità del Gnl, la prospettiva dell' idrogeno e la decarbonizzazione. Ritengo che un impianto a gas serva nella fase di passaggio dal carbone alle rinnovabili e in quella della sperimentazione dell' idrogeno. E non dimentichiamo la possibilità di utilizzare mezzi alimentati a Gnl o elettrici nei piazzali. Stiamo anche valutando con alcune aziende di intervenire con apparati che riducano ulteriormente le emissioni delle navi. Se ci sarà questo sviluppo noi ci saremo". Rispetto alle sue esperienze precedenti, come valuta il rapporto tra la città e il porto? "Quello che mi colpisce di più è lo strabismo, la difficoltà di guardare le cose nel loro insieme rimanendo spesso con una visione parziale. Questo impedisce di vedere quanto vale il porto per il territorio nella sua interezza e complessità. Da fuori si ha la percezione che questa sia una città che guarda poco al futuro. Il porto fa parte della strada tracciata per il piano Next generation Eu, stiamo parlando del rapporto tra la città e il suo futuro. Al mio arrivo ho parlato di mitigazione degli impatti e decarbonizzazione, ma insieme sostengo anche lo sviluppo della blue economy, che sappiamo quanto valga per il tessuto economico locale. Non bisogna dimenticare il proprio passato, ma serve avviare una riflessione critica da metabolizzare per poi costruire il futuro". Intanto il prossimo passo sarà il trasferimento delle marine... "Tutti i concessionari sono stati ricollocati, dal primo all' ultimo. Si è trattato di un processo lungo e ci sono affezioni rispetto ai luoghi che dovranno essere abbandonati, ma ognuno avrà una ricollocazione di grande efficienza e qualità". Lunedì 29 marzo 2021 alle 22:30:05 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

BATTAGLIA LEGALE IN VISTA

Micoperi ricorre al Tar: «Berkan B, non abbiamo rinunciato all' appalto»

La società: «Autorità portuale ha aggiunto obblighi a posteriori che hanno fatto lievitare il costo dei lavori»

ANDREA TARRONI

RAVENNA «Da parte nostra nessuna rinuncia: ci è stato proposto di firmare un contratto con allegati che facevano lievitare i costi in maniera notevole. Quindi abbiamo rifiutato, ma abbiamo fatto ricorso al Tar rispetto alla revoca dell' **Autorità portuale**». Il relitto della Berkan B e i tentativi per il suo recupero continuano a far discutere e la delibera che annullava l' affidamento dei lavori a Micoperi era emersa all' indomani dell' udienza preliminare che si era tenuta giovedì. L' azienda ravennate però da quel provvedimento che le revocava l' appalto si sente danneggiata. E ora attende a giugno il pronunciamento del Tar dell' Emilia Romagna su un atto che ritiene illegittimo.

L' appalto La società ribadisce di non aver mai «rinunciato espressamente, né tramite fatti concludenti, alla rimozione del relitto. Anzi, assieme a Isolfin e Albatros siamo tutt' ora disponibili ad eseguire le attività per le quali ci siamo formalmente impegnati con la presentazione dell' offerta».

Gli oneri che non sarebbero stati presenti nel bando a cui l' Ati capeggiata da Micoperi aveva partecipato erano emersi «successivamente, con le sedute della Conferenza di Servizi svoltesi nelle date del 25.05.2020, 7.07.2020 e 12.08.2020 - ricorda l' impresa di via Trieste -. Poi, all' esito dell' ultima seduta, anche l' Arpa aveva espresso le proprie considerazioni».

Il nodo E qui emerge un aspetto che, nella ricostruzione di Micoperi, risulta fondamentale: «Secondo la prospettazione dell' **Autorità** appaltante, la motonave Berkan B, una volta portata a emersione e tagliata in tronconi, avrebbe dovuto essere considerata e, conseguentemente, trattata, come rifiuto e non come relitto. Il che comportava il significativo incremento dei costi di esecuzione dell' appalto.

La Conferenza dei servizi, inoltre, metteva in rilievo l' esigenza di implementare le prestazioni afferenti alla tutela delle maestranze nonché il Piano dei Monitoraggi ambientali».

E per questo il 4 novembre scorso Micoperi si era rifiutata di firmare un contratto che conteneva quegli allegati: «La considerazione della motonave quale rifiuto anziché come relitto determinava, oltre alla palese modifica postuma delle condizioni contrattuali poste a base di gara, un significativo incremento delle attività e, quindi, dei costi a carico dell' aggiudicatario». Non solo, per la Micoperi «l' **Autorità** intendeva inserire, negli elaborati facenti parte dell' atto a contenuto negoziale, un progetto dell' intervento diverso da quello richiesto in gara».

Tutte motivazioni che hanno quindi indotto quella mancata firma.

Opzione in quel momento in campo, visto che la legge prevede che, passati 120 giorni dall' accettazione di un' offerta, questa possa essere considerata «scaduta» qualora non sia stato sottoscritto un contratto.

L' aggiudicazione della gara, va ricordato, era avvenuta l' 11 dicembre del 2019 e Ap aveva fatto partire la convocazione dell' Ati capeggiata da Micoperi il 26 ottobre 2020.

Interesse al progetto L' azienda ravennate però tiene a rimarcare come ci sia sempre stata da parte del management l' intenzione di portare in fondo i lavori. «In seguito all' ottenimento dell' aggiudicazione avevamo già predisposto



attività preparatorie, con esborso di ingenti costi documentati - concludono i vertici di via Trieste -. Ed è ancora in essere la garanzia fidejussoria per le prestazioni che avremmo dovuto svolgere».



LA LETTERA DEL GIORNO SVILUPPO E PERICOLI

«Cosa passerà attraverso il ponte Teodorico? Temo un' altra Viareggio»

Cosa transiterà sotto il nuovo ponte Teodorico?

Ci sono elementi di riflessione che sembrano mancare al dibattito. Il rifacimento è parte del sibile che le istituzioni non sentano l' obbligo di spiegarci e darci garanzie? Si è letto sulla stampache il Comune vorrebbe fare un nuovo inceneritore per rifiuti speciali, più tossici inquinanti di quelli normali. Ebbene, questi ce li porteranno da altre regioni passando per il centro? Come saranno stoccati e di cosa si tratterà? In caso di incidenti il Mausoleo di Teodorico, le nostre case, le scuole vicino alla stazione cosarischiano? Credo dovremmo saperlo. In nome dello sviluppo economico, questo è il rischio che Regione, Comune, Ferrovie e **Autorità portuale** hanno deciso che dobbiamo accollarci? Guardo il ponte, anche bello esteticamente, e mi chiedo "ma perché?".

Lettera firmata Ravenna.



Molo di Porto Corsini, Ancisi (LpRa): "Rinviata ancora la protezione completa"

Il capogruppo di Lista per Ravenna torna sulla questione dei lavori per proteggere la sponda del canale Candiano

Il 16 dicembre scorso ponemmo al sindaco di Ravenna un' interrogazione intitolata: "Allagamenti dal canale Candiano. Marina soffre e Porto Corsini peggio". La risposta insoddisfacente dal lato di Porto Corsini ci obbligò a porre al sindaco un' altra interrogazione il 14 gennaio, che intitolammo: "Sacchi invece della nuova banchina. Porto Corsini chiede dove sono finiti i 7,5 milioni stanziati". La nuova risposta, dataci dal vicesindaco Fusignani in quanto assessore al Porto, rappresenta un passo in più verso l' obiettivo, anche se esso stesso precario. Premesso che l' intervento da noi sollecitato riguarda il completamento dell' opera denominata: "Rifacimento protezione di sponda dall' attracco del traghetto alla confluenza con il canale Baiona a Porto Corsini", la prima parte della risposta richiama, con maggior dettaglio, quanto già ben noto in paese: "I lavori del primo stralcio, del valore di Euro 7.813.094, sono stati ultimati in data 14 aprile 2014. Riguardano un primo tratto della via Molo San Filippo e le opere accessorie.". Da allora, si aspetta però il completamento della protezione di sponda sulla via Molo San Filippo col secondo stralcio dei lavori, finanziato con 7,5 milioni di euro, la cui mancanza pone mezza Porto Corsini a rischio di allagamento dal canale Candiano ogni volta che il maltempo fa sul serio. Dopo la nostra prima interrogazione, si provvide a tappare qualche punto debole con dei sacchi. Al riguardo, la risposta è stata questa: "Il costo di questo secondo intervento è di circa 10 milioni di euro, per il quale deve ancora essere individuata la copertura finanziaria. Sono in corso interlocuzioni per verificare la possibilità di accedere a contributi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o in alternativa a finanziamenti di medio-lungo termine. Per far fronte al disagio ed evitare situazioni di rischio, nell' immediato sono state predisposte protezioni di sponda con sacchi di sabbia collocati nei punti critici in attesa che nel corso del prossimo mese di marzo possano iniziare i lavori di rafforzamento e innalzamento del muro paraonde. Questo intervento è finalizzato ad eliminare i fenomeni di scavalco dell' onda anche in condizioni meteo marine eccezionali". In sostanza, l' innalzamento del muretto con delle paratie. Meglio che niente, ma finirà ad ottobre anche il mandato 2016-2021 dell' attuale sindaco senza che sia effettuata, attesa da decenni, l' opera completa di messa in sicurezza del paese dal canale Candiano che lo fiancheggia, e con essa anche le opere integrative del progetto consistenti in una nuova sede viabile, nei sottoservizi e in un camminamento sopraelevato attrezzato a tergo della sponda. Positivo, tuttavia, che sia stato almeno avviato, sul lato delle abitazioni private, un marciapiedi con sede sia pedonale che ciclabile attrezzata. Ciò che più sconcerta è che si continui a non rispondere su dove siano andati a finire i 7,5 milioni che, come abbiamo documentato, furono finanziati, per tale secondo stralcio dell' opera, dal ministero della Infrastrutture e dei Trasporti nel 2015 all' interno della legge n 166 del 2002 per l' ammodernamento e riqualificazione dei porti, confermati con decreto dello stesso ministero in data 8 novembre 2018. Porto Corsini avrebbe il diritto di saperlo, autorizzato ad immaginare che siano serviti, non si sa quanto legittimamente e se all' insaputa del ministero, a finanziare altre opere meno urgenti. Nell' interrogazione del 16 dicembre 2020, ricordammo anche che la vigilia di Natale 2019 Porto Corsini aveva subito l' ennesimo frequente allagamento di via Molo San Filippo dalla parte della vecchia e abbandonata darsenetta del traghetto sul canale Candiano, problema che l' **Autorità portuale** aveva promesso da due anni di risolvere con un intervento di riqualificazione e messa in sicurezza della zona. Al riguardo, Fusignani ha detto che l' intervento sarà





Ravenna Today

Ravenna

sotto-servizi, al fine di scongiurare allagamenti anche in caso di condizioni meteo marine estreme". Alvaro Ancisi - capogruppo di Lista per Ravenna.

Ancisi (LpRa): Dai sacchi alle paratie. Rinviata ancora la protezione completa di Porto Corsini dal Candiano

Il 16 dicembre scorso, ponemmo al sindaco di Ravenna un'interrogazione intitolata: 'Allagamenti dal canale Candiano. Marina soffre e Porto Corsini peggio'. La risposta insoddisfacente dal lato di Porto Corsini ci obbligò a porre al sindaco un'altra interrogazione il 14 gennaio, che intitolammo: 'Sacchi invece della nuova banchina. Porto Corsini chiede dove sono finiti i 7,5 milioni stanziati'. La nuova risposta, dataci dal vicesindaco Fusignani in quanto assessore al Porto, rappresenta un passo in più verso l'obiettivo, anche se esso stesso precario. Premesso che l'intervento da noi sollecitato riguarda il completamento dell'opera denominata: 'Rifacimento protezione di sponda dall'attracco del traghetto alla confluenza con il canale Baiona a Porto Corsini', la prima parte della risposta richiama, con maggior dettaglio, quanto già ben noto in paese: 'I lavori del primo stralcio, del valore di Euro 7.813.094, sono stati ultimati in data 14 aprile 2014. Riguardano un primo tratto della via Molo San Filippo e le opere accessorie,'. Da allora, si aspetta però il completamento della protezione di sponda sulla via Molo San Filippo col secondo stralcio dei lavori, finanziato con 7,5 milioni di euro, la cui mancanza pone mezza Porto Corsini a rischio di allagamento dal canale Candiano ogni volta che il maltempo fa sul serio. Dopo la nostra prima interrogazione, si provvide a tappare qualche punto debole con dei sacchi. Al riguardo, la risposta è stata questa: 'Il costo di questo secondo intervento è di circa 10 milioni di euro, per il quale deve ancora essere individuata la copertura finanziaria. Sono in corso interlocuzioni per verificare la possibilità di accedere a contributi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti o in alternativa a finanziamenti di medio-lungo termine. Per far fronte al disagio ed evitare situazioni di rischio, nell'immediato sono state predisposte protezioni di sponda con sacchi di sabbia collocati nei punti critici in attesa che nel corso del prossimo mese di marzo possano iniziare i lavori di rafforzamento e innalzamento del muro paraonde. Questo intervento è finalizzato ad eliminare i fenomeni di scavalco dell'onda anche in condizioni meteo marine eccezionali'. In sostanza, l'innalzamento del muretto con delle paratie. Meglio che niente, ma finirà ad ottobre anche il mandato 2016-2021 dell'attuale sindaco senza che sia effettuata, attesa da decenni, l'opera completa di messa in sicurezza del paese dal canale Candiano che lo fiancheggia, e con essa anche le opere integrative del progetto consistenti in una nuova sede viabile, nei sottoservizi e in un camminamento sopraelevato attrezzato a tergo della sponda. Positivo, tuttavia, che sia stato almeno avviato, sul lato delle abitazioni private, un marciapiedi con sede sia pedonale che ciclabile attrezzata. Ciò che più sconcerta è che si continui a non rispondere su dove siano andati a finire i 7,5 milioni che, come abbiamo documentato, furono finanziati, per tale secondo stralcio dell'opera, dal ministero della Infrastrutture e dei Trasporti nel 2015 all'interno della legge n. 166 del 2002 per l'ammodernamento e riqualificazione dei porti, confermati con decreto dello stesso ministero in data 8 novembre 2018. Porto Corsini avrebbe il diritto di saperlo, autorizzato ad immaginare che siano serviti, non si sa quanto legittimamente e se all'insaputa del ministero, a finanziare altre opere meno urgenti. Nell'interrogazione del 16 dicembre 2020, ricordammo anche che la vigilia di Natale 2019 Porto Corsini aveva subito l'ennesimo frequente allagamento di via Molo San Filippo dalla parte della vecchia e abbandonata darsenetta del traghetto sul canale Candiano, problema che l'**Autorità portuale** aveva promesso da due anni di risolvere con un intervento di riqualificazione e messa in sicurezza della zona. Al riguardo, Fusignani ha detto che l'intervento sarà



compiuto 'nei prossimi sei mesi con adeguato innalzamento del paramento esistente, oltre alla riqualificazione dei sotto-servizi, al fine di scongiurare allagamenti anche in caso di condizioni meteo marine estreme'



Shipping Italy

Ravenna

Micoperi rinuncia alla rimozione della Berkan B. Appalto da rifare per l'AdSP di Ravenna

Micoperi rinuncia alla rimozione e demolizione del relitto della nave Berkan B a Ravenna e la locale Autorità di sistema portuale è dunque costretta a revocare l'attribuzione dell'appalto. Fonti di stampa locale spiegano che, all'indomani dell'udienza preliminare sull'affondamento del relitto, è emerso ufficialmente l'annullamento dell'incarico. La questione era già finita in consiglio comunale dove si era appreso che la disputa economica fra le controparti riguardava la quantificazione degli oneri per il recupero che sarebbero scaturiti dalle indicazioni imposte dalla Conferenza dei servizi e che hanno poi convinto Micoperi a non firmare il contratto lo scorso 4 novembre. Subito 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. Da parte della rete temporanea di imprese che si era aggiudicata l'appalto (Micoperi insieme a Isolfin e Albatos) era prevista la possibilità di recedere dall'impegno se entro 120 giorni dall'assegnazione della commessa non fosse stato sottoscritto il relativo contratto. Dal momento 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 la possibilità di defilarsi. Ora l'Autorità di sistema portuale ha stanziato circa 9 milioni di euro per indire una nuova gara.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

i nodi

Erosione, ambiente e pescaggio Ecco su cosa si combatterà

L.R.D.

carrara. La proposta per salvare la costa, e gli scontenti del porto in espansione, è pronunciata con entusiasmo.

«Vogliamo fare una sorta di Consorzio per il ripascimento, che vada dalla Liguria a Viareggio, mettendo insieme tutti», dice il presidente dell' **Autorità Portuale** Mario Sommariva. Quando gli si chiede però se la sabbia dragata basterà è costretto a moderare l' entusiasmo: «Sono necessari quantitativi maggior rispetto a quelli del porto, questo sì, lo sappiamo. Ma non possiamo risolvere il problema da soli».

Il presidente vuole l' appoggio della città e dell' opinione pubblica. Sa che è (anche) da questo che passa la possibilità che il piano per il nuovo porto veda la luce, senza essere fiaccato e fermato da una guerriglia continua. E dunque è naturale che insista sulle considerazioni ambientali, anche se già criticate per esempio da Legambiente e Paladini Apuo-Versiliesi.

Sull' allungamento della diga foranea - il braccio più esterno del porto per intenderci - l' **Autorità** insiste che sarà fatto senza superare il limite della foce del Carrione.

Lo spiega l' ingegner Francesco Di Sarcina. «C' è un effetto benefico sulla foce del Carrione con l' allungamento. Per effetto di mareggiate si può creare un effetto di insabbiamento. Allungando la diga, questo fenomeno si sposta in avanti e questo è un effetto benefico, perché significa che di fronte alla foce del avremmo spazio per accogliere i sedimenti del torrente, garantendo che anche in caso di portate importanti come durante li alluvioni, i detriti e i residui possano defluire nei fondali di fronte».

Da qui l' idea del Consorzio ripascimento, al momento sono enucleata. La presa d' atto però che a livello istituzionali, lo va dicendo da un po' anche la Regione, il problema ripascimento è visto in modo diverso. Deve intervenire l' uomo laddove la natura, alterata, non fa più il suo corso.

Da questo punto di vista, l' opinione di Sommariva in merito, mette nero su bianco un nuovo approccio. «La gestione della costa non può più accontentarsi di una gestione dell' apporto naturale della sabbia agli ambiti balneari. È necessario un approccio diverso, che faccia ricorso ad apporti artificiali. Se togliessimo con la bacchetta magica il porto domattina, non cambierebbe nulla alla situazione delle spiagge del litorale apuano-versiliese».

Gli ambientalisti sanno con che approccio dovranno misurarsi.

Ribadendo l' intento, apprezzato da Confartigianato, «di entrare nel Consorzio zona apuana, per dare vita a nuove attività produttive, utilizzo di grandi aree sottoutilizzate per fini industriali e logistici».

Con l' aggiunta di una seconda darsena di fronte al piazzalesi avrà un pescaggio di 12 metri. Alcuni temono sia poco per attirare le grandi navi. In questo Sommariva fa sfoggio di realismo, commisurato all' attuale dimensione economica e sociale del porto di Marina. «Dodici metri sono una profondità discreta, superiori a quelli di Livorno. Credo che sia proporzionato e ragionevole, abbiamo parlato di general cargo, roro e navi contenitori, cioè di traffici interni al mediterraneo. Sono navi da 1500 tu, massimo 200 metri».



--L.R.D.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



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

Pagina 88

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Niente costruzioni oltre il Carrione Meno consumo di suolo: ecco il porto

L' Autorità Portuale punta sulla riduzione della superficie prevista rispetto ai piani precedenti. Spazio per le crociere

LIBERO RED DOLCE

carrara. Per il porto di Marina un futuro con meno consumo di suolo rispetto a quello previsto dal piano regolatore del 1981 (ancora vigente) e da quello proposto, e mai passato, nel 2015. Punta molto «sull' equilibrio», parola che ripete a più intervalli, il presidente dell' **Autorità Portuale** Mario Sommariva presentando il nuovo piano regolatore. Un equilibrio tra città, ambiente, lavoro e commercio che vuole che parta «da una discussione concreta», che invita tutti gli attori a fare. Non sarà un percorso facile.

Quando parla di equilibrio Sommariva specifica alcuni interventi specifici che sono stati previsti e che dovrebbero tenere in conto le varie anime, portuali ed extra-portuali, che guardano con interesse (o preoccupazione) all' espansione della struttura. E che vanno dalla necessità di spazi più razionali per gli operatori commerciali (quelli che lavorano con container e carichi) alla novità di una banchina liberata per l' approdo delle crociere, passando per lo stop dell' allargamento sulla linea costiera prima della foce del Carrione, che interessa cittadini (non solo carrarini) e associazione ambientaliste. A riassumere gli interventi è l' ingegner Francesco Di Sarcina, segretario generale dell' **Autorità Portuale**. E per illustrare l' intervento sul piazzale Città di Massa, parte dal piano regolatore vigente. Cioè dal 1981.

«In quel piano il secondo piazzale città di Massa va dalla foce del Carrione a quello del Lavello. E permetterebbe di realizzare uno sporgente per una superficie complessiva di 143mila metri quadrati di piazzali e banchine. L' ultima proposta di piano regolatore, del 2015, va dalla radice della diga di sopraflutto fino alla foce del torrente Lavello. Prevedeva una realizzazione, rispetto a quello attuale, di 237mila metri quadrati. Impegnando la linea costiera».

Quindi, nel ragionamento compiuto dall' **Autorità**, ciò che nel progetto attuale viene tolto è tutto di guadagnato. Sempre Di Sarcina: «Il piano regolatore si ferma alla foce del torrente Carrione e non occupa il lavello, non occupa superficie costiera e non altera la sagoma del piazzale Città di Massa in corrispondenza della foce del Carrione. Permetta la realizzazione di 126mila metri quadrati in più, è riduttivo rispetto a quello del 1981 e alla proposta del 2015. Ciò che lasciamo libero, cioè spazio tra torrente Carrione e torrente Lavello, lo lasciamo a beneficio della città». Il piazzale però non resterà intonso. «Si aggiunge una seconda darsena di fronte al piazzale di Massa, con fondale previsto di meno 12 metri. È un' area che può dare grandi opportunità di crescita al comparto commerciale», conclude Di Sarcina.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



il waterfront

Intervento da 35 milioni di euro Entro l' anno i primi cantieri

LUCA BARBIERI

carrara. Nei programmi futuri per lo scalo marinello e più generalmente per il litorale carrarese non c' è ovviamente soltanto il nuovo Piano Regolatore Portuale, fresco di presentazione. Entro la fine dell' anno sono previsti infatti anche i primi cantieri del Waterfront: un progetto che il territorio attende da tempo con interventi da oltre 35 milioni di euro che secondo carteggi e render sono pronti a ridisegnare l' interfaccia tra il porto e Marina di Carrara. Ricapitolando sono cinque i lotti da progetto. Cominciamo così da quelli che si vedranno per primi, secondo tempistiche iter forniti qualche settimana fa dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale.

Il primo ambito a partire sarà il quarto: quello della diga foranea, con il restyling della passeggiata sul molo che sarà più alta e vista mare completamente. Il progetto esecutivo va verso l' ok, aprendo così la strada dell' appalto per l' assegnazione dei lavori. I tempi per quest' ultima procedura ovviamente non saranno stretti, trattandosi di un cantiere importante e che durerà, una volta cominciato, circa 18 mesi. Per questo considerando il via alla gara d' appalto a stretto giro, i lavori potrebbero tagliare il nastro nella seconda parte dell' anno, verso l' autunno. Tradotto: la passeggiata tanto frequentata diventerà off-limits in coda al 2021, "salvando" la stagione estiva.

Più difficile rispondere con certezza alla domanda sulla fine dei lavori; sul quando cioè si potrà passeggiare su quella nuova di zecca: senza intoppi nel crono-programma stilato dall' **Autorità Portuale**, il periodo da cerchiare sul calendario per veder ultimato quello che il sindaco Francesco De Pasquale aveva definito il «lotto più atteso» potrebbe coincidere con la seconda parte del 2023. Di seguito sarà la volta dei primi due lotti del Waterfront: quelli che andranno di fatto a ricalibrare gli accessi allo scalo e quindi saranno i due ambiti che metteranno mano alla viabilità tra viale da Verrazzano, viale delle Pinete e viale Colombo. In coda i due lotti rimanenti. Il cosiddetto ambito della "movida", il terzo, già oggetto di osservazioni e di un percorso d' ascolto: è quello che interessa la zona finale di via Rinchiosa a Marina con l' idea di trasferire a ridosso del mare i locali.

Ebbene, il terzo lotto viaggia però rispetto agli altri appena elencati con un "ritardo" pronosticato dagli addetti ai lavori di circa un anno. E concludiamo così arrivando al quinto lotto: l' area dell' ex Simposio: «Nell' ambito di quello che vorremmo diventasse il lotto 5 del Waterfront, come messo nero su bianco in un accordo sottoscritto con Regione e **Autorità Portuale**, verrà realizzato un parco pubblico sul mare, con un' area verde in grado di ricucire il legame tra il mare e la città in una zona troppo a lungo trascurata», avevano ribadito (e rassicurato) a riguardo da palazzo civico. –

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

le scelte per il futuro

Più spazi per diporto e per le navi crociera Ma c'è l'incognita tempi

Accorpate l'area commerciale finora non comunicanti Sommariva: «Rischio di approvazione in circa otto anni»

LIBERO RED DOLCE

carrara. Il piano regolatore c'è, ma è ancora allo stato di proposta, non approvata ancora dagli organi collegiale dell' **Autorità Portuale**. Percorso che dovrà passare, obbligatoriamente, anche dall' approvazione della Regione, che ha attivato il potere di legislazione concorrente. «Temiamo un percorso molto lungo, c'è una necessità di volontà politiche.

Serve un fonte consenso di opinione e istituzionale», commenta il presidente dell' **Autorità** Mario Sommariva. Che però quando parla gli si rivolge una domanda sui tempi, almeno quelli su carta, mostra tutta la sua preoccupazione.

«Mi appello alla volontà politica e l' opinione pubblica, compresa le associazioni ostili allo sviluppo del porto. Un tempo ragionevole è di due o tre anni», sostiene in merito.

Ma, in questo caso più che mai, si sa bene cosa passa tra il dire e il fare. «Il procedimento, abbiamo stimato, se si prendessero tutti i tempi dovuti, solo per l' iter di approvazione, ci vorrebbero otto anni. Nessuna esigenza in questo tempo sarebbe soddisfatta: ambientali, nautica, commerciali, città e industriali. In otto anni sarebbero tutti scontenti», sostiene il presidente.

Sommariva invita tutti a dialogare, proporre e discutere.

Ma tiene il punto e difende il lavoro fatto. «È un piano che in modo anomalo, rispetto alle altre **autorità portuale**, propone un equilibrio. È un piano di riduzione degli spazi, di ridimensionamento degli spazi.

Un messaggio chiaro di ragionevolezza, una proporzione tra il bene da fare potenzialmente e una serie di discussioni caotiche e un po' confuse che vengono fatte in questi giorni».

Come vede l' equilibrio Sommariva? «Il ridimensionamento delle aree destinate alle aree commerciali, cantieristiche e nautica, consentono un forte recupero di aree riservate all' interfaccia tra porto e città. Peraltro in aree attualmente degradate e in sofferenza: si tratta di un vero e proprio recupero di aree attualmente demaniali». E pensa al Waterfront, che l' **Autorità** vede in modo sempre più aggregato al progetto sul porto. «Parte del Waterfront di marina è entrato nel Piano nazionale di ripresa e resilienza. Questo vuol dire che le opere vanno concluse e rendicontate nel 2026», spiega Sommariva.

L' equilibrio di Sommariva ha chiesto di cambiare qualcosa dai vecchi progetti. Vediamo il lato commerciale. A spiegare cosa cambia è l' ingegnere Francesco Di Sarcina: «Gli operatori commerciali chiedono di razionalizzare gli spazi.

Parte di riva e parte commerciale non dialogano tra loro, e la parte più avanzata non può usufruire della ferrovia. L' intenzione è di trasferire le funzioni commerciali a riva, altrimenti rischiano di rimanere asfittiche. E di garantire accessibilità ferroviaria. Togliendo spazi commerciali da quella zona le aree si liberano, per ottimizzare gli spazi diportistici e dare linfa alla funzione crocieristica che l' amministrazione comunale ci chiede. La parte cantieristica,



resta individuata dove già si trova oggi.

Non è facile spostarli in altri punti. Il piano punta sull' enfatizzazione delle attività della città. Mentre le operazioni commerciali saranno spostate sugli spazi a riva».

E le crociere? «Avranno un ambito dedicato, sufficientemente lontano dalla riva per non avere l' impatto della nave sottocosta ma facilmente raggiungibile da pulmann e autobus. Con la realizzazione di un braccio



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

e l' allungamento della diga foranea di sopraflutto, con un risvolto per adeguare la diga alle curve batimetriche del fondale».

--Libero Red Dolce© RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Il porto da problema a preziosa risorsa» Sommariva lancia il consorzio anti erosione

Una task force che studi e finanzia il ripascimento. «Lo scalo si impegnerà a salvare l'arenile con la sabbia dragata e non solo»

di Cristina Lorenzi CARRARA L' allungamento della diga foranea è stato definito la miglior soluzione per combattere l' erosione. Così Mario Sommariva, presidente dell' **Autorità portuale**, nel presentare il nuovo piano regolatore dello scalo, ha puntato l' accento sulla sostenibilità ambientale dell' intero progetto, al momento ancora a livello di proposta. Se l' eliminazione delle opere nel tratto di costa che va dalla foce del Carrione a quella del Lavello, va nella direzione di restituire a Marina la parte di arenile per opere extra portuali, l' intero disegno ha anche lo scopo di ridurre l' erosione costiera.

«Anche se con una bacchetta magica eliminassimo il porto - ha spiegato Sommariva - l' erosione costiera a sud non cambierebbe».

Spiegando il fenomeno come fisiologico, Sommariva si è impegnato promettendo una sorta di task force permanente che affronti, studi e risolva il delicato quanto drammatico tema dell' erosione costiera soprattutto nella zona che va da Massa alla Versilia. Così lo studio del piano del porto, come ha spiegato il segretario generale dell' **autorità** Francesco Di Sarcina, contempla l' intero asse che va dal Magra fino al porto di Viareggio. «Questo piano - ha dichiarato Di Sarcina - prevede di risolvere il problema dell' insabbiamento alla foce del Carrione che crea pericolo in caso di alluvione. Si punta a far defluire a sud le sabbie che adesso si ammassano alla foce del torrente».

«Le nuove opere - ha incalzato Sommariva, che fin dall' inizio del suo mandato ha dimostrato particolare sensibilità al tema del ripascimento - non creano alcun peggioramento sulla costa. Il nostro proposito è dare un contributo economico e sociale al tema dell' ambiente. La gestione delle coste non può più essere sostenuta con l' apporto di sabbia, ma ci vuole una modalità di gestione artificiale.

Anche senza il porto l' erosione rimarrebbe. La nostra idea è quella di trasformare il porto da problema a opportunità. Così intendiamo utilizzare - ha proseguito il presidente - in maniera strutturale permanente le sabbie che vengono dragate dal nostro porto con una forma di gestione consortile. Penso a un consorzio per il ripascimento che impegni tutti i soggetti interessati da Viareggio a Marina per apportare un beneficio serio sul litorale».

Da qui l' iniziativa di una task force che acceleri i percorsi, utilizzi le sabbie dei dragaggi e offra opportunità vere di ripascimento a sud. «Il futuro - è stato spiegato nel corso della conferenza di presentazione di presentazione - passa dalla sostenibilità ambientale e dallo sviluppo economico. Per questo Sommariva intende partecipare al Consorzio Zia per contribuire al recupero delle aree e per sedersi ai tavoli delle scelte e partecipare alle decisioni. «Il nostro porto dovrà entrare nella politica di riconversione energetica, sfruttare meglio l' intermodalità con la ferrovia e in futuro beneficiare del raddoppio della Pontremolese. «Qualcuno dovrà dire - ha concluso - se il porto serve o no al territorio. Se la cantieristica, il Nuovo Pignone e tutte le aziende della zona industriale possono fare a meno del porto. Se sarà così avviamoci verso una decrescita che sarà sicuramente infelice.

Senza porto il futuro sarà fatto di declino, degrado e povertà».

Da qui Sommariva ha promesso una comunicazione continua e trasparente sugli studi, la partecipazione della



Regione sulla valutazione delle sabbie che certo non saranno sufficienti per il ripascimento. «Serve una struttura permanente che, sotto la regia della Regione, si impegni nei finanziamenti e dove tutti contribuiscano al progetto comune che è quello di recuperare il litorale a sud di Marina».



La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Più piccolo e funzionale: ecco il nuovo porto Il futuro punta sulla tutela dell' ambiente

L' Autorità portuale ha illustrato la proposta che prevede una riduzione delle banchine e la difesa della costa e dello sviluppo

di Cristina Lorenzi CARRARA Sviluppo, lavoro, sostenibilità: sono le basi del porto del futuro che dovrà coniugare il rilancio economico con il rispetto dell' ambiente. I dettagli della proposta di piano regolatore portuale definita dall' **Autorità portuale** e non ancora approvata dagli organi collegiali è stata illustrata ieri mattina dai vertici dell' **Autorità**, il presidente Mario Sommariva, il segretario generale Francesco Di Sarcina, il direttore territoriale di Marina Luigi Bosi.

Per sgombrare il campo dalle molte polemiche nell' ampia discussione pubblica scatenate da ambientalisti e quanti sostengono l' inutilità del nostro scalo, l' **Autorità portuale** ha deciso di far conoscere il documento, che segue l' accordo di pianificazione, già avallato dal Comune di Carrara. Lì nero su bianco sono tracciati i requisiti che dovrà avere il nuovo porto. Un piano minimalista, come l' ha definito più volte Sommariva, che prevede ogni intervento dentro la sponda del Carrione, che non contempla alcun consumo ulteriore di suolo e che tiene fede alle quattro vocazioni fondamentali dello scalo: commercio, cantieristica, diporto e crociere.

Il segretario Di Sarcina ha parlato di un intervento che ha la sua stella polare su questi punti e che quindi coniughi l' attenzione all' ambiente e la tutela della costa con le esigenze delle attività portuali. Confrontando il piano del 1981 che prevedeva un gran piazzale fra le foci del Carrione e del Lavello (con una nuova superficie di 143mila metri quadrati), con la proposta bocciata del 2015 che con 237mila metri di banchine avrebbe dato il nulla osta a un immenso piazzale lungo la costa fino al Lavello, Di Sarcina ha illustrato l' ultimo progetto che si conclude tutto alla foce del Carrione, lasciando al Comune l' area a sud del torrente che potrà inserirla nel piano urbanistico per attività dedite al turismo e alla città.

«Si tratta di un disegno - ha detto l' ingegnere - che comporterà il 23 per cento in meno di cemento rispetto al piano del 2015 con una riduzione di circa 110mila metri quadrati di piazzali, e un calo del 4 per cento rispetto al disegno del 1981 con 17mila metri di banchine in meno - ha spiegato l' ingegnere -. L' intera area commerciale sarà spostata a levante per consentire a tutte le banchine l' accesso alla ferrovia, importante struttura intermodale preziosa per le attività dello scalo. Nell' area di ponente rimarrà il settore del diporto che aumenterà di 200 posti la propria capienza e il crocieristico» con una banchina, la Taliercio che sarà facilmente raggiungibile da navette e collegamenti con la città per chi viene da fuori.

Un piano che ha accontentato le numerose richieste partite dal territorio e dalle associazioni con il travel lift che sarà realizzato in un' apposita darsena davanti al Buscaiolo. L' attuale diga foranea sarà allungata per consentire il passeggio, l' accesso al diporto e per rispondere meglio alle dinamiche costiere e di erosione. «Questa soluzione, disegnata secondo uno studio che tiene conto delle batimetriche marine - ha garantito Di Sarcina - è quello che meglio risolve il problema della costa a sud».

L' attuale diga foranea sarà ampliata e dotata di piste ciclabili, chioschi, spazi sociali, aree per la vita di banchina che meglio risponderanno alle esigenze dei diportisti.



Parlando del porto del futuro i vertici dell' **Autorità portuale** hanno fatto riferimento al boom di traffici che dal milione e 700mila tonnellate degli anni passati, dal 2019 hanno avuto un' impennata fino ai 3 milioni.

Dei tre gestori che operano nelle banchine, Grendi è salita del 2019 al 2020 da 150 a 229 accosti,



La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

movimentando circa un milione di merci, F2i è passata da 262 a 269 accosti, movimentando 2 milioni di tonnellate di merci nel 2019 e un milione e 200 mila nel 2020. Mdc è nel 2020 con 160 accosti e 359mila tonnellate di merci. Se i materiali hanno subito un leggero calo passando in totale da 3 milioni a 2 milioni e 600mila, nell' anno del Covid gli accosti sono saliti da 412 a 658. Nei primi tre mesi del 2021 gli accosti sono stati 153 e le tonnellate 450mila.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Dal Pignone la turbina dei record» Eugenio Giani 'benedice' il progetto

Sommariva chiede alla politica tempi veloci. Il governatore lega allo sviluppo dello scalo i grandi investimenti

di Cristina Lorenzi CARRARA «Se il disegno dell' **Autorità portuale** potrà diventare una realtà e rilanciare l' intero andamento economico della costa dipenderà non da Dio, ma dall' uomo».

Dove il presidente Mario Sommariva per uomo intende l' uomo politico. «Se il territorio, le istituzioni credono davvero che il porto sia un volano per l' economia diano gambe al progetto. Se si decide che il porto serve al territorio dobbiamo lavorare tutti perché esso è il futuro.

Se si decide che non servirà allora prepariamoci a un decrescita molto infelice, fatta di declino, degrado, povertà».

Chi crede fermamente nella funzione dello scalo, preziosa infrastruttura per il Pignone e per le aziende che operano nella zona industriale è il presidente della Regione Eugenio Giani che ha parlato di un progetto quanto mai necessario per la crescita dell' intero territorio. «Pensi - afferma Giani in un endorsement al porto - che il Pignone, un' eccellenza nella zona di Avenza e Massa, è disposto a nuovi investimenti se gli garantiamo un adeguato scalo **portuale**. E' pronto a realizzare la più moderna e tecnologica turbina a idrogeno del mondo ed è pronto a procedere con investimenti e assunzioni proprio perché a Marina può contare su uno scalo efficiente vicino e funzionale, che consente trasporti veloci e senza soluzione di continuità. Come regione Toscana saremo i primi a tutelare e tenere ferma l' attenzione sugli aspetti dell' ambiente, ma sono sicuro che il progetto potrà portare sviluppo nell' economia senza cementificare la costa. Sono sicuro che il porto di Marina possa contemplare uno sviluppo sostenibile che coniughi ambiente, costa ed economia».

Sommariva ha quindi parlato dei tempi per concretizzare la nuova struttura: «Entro il 2026 dovrà essere pronta la rendicontazione delle opere poi saranno le istituzioni che se vogliono avviare e rendere cantierabili i progetti dovranno dimostrare una ferma volontà politica. Il porto di Marina è un punto di riferimento per il Pignone, con il travel lift lo diventerà anche per la cantieristica. Sarà nostro interesse entrare nel Consorzio zona industriale per incentivare l' utilizzo delle grandi aree. Il porto dovrà puntare alla politica di transizione energetica, fare tesoro dell' intermodalità con la ferrovia, potrà beneficiare del raddoppio della Pontremolese.

Servirà - ha concluso - anche al turismo e a tutto il territorio che da uno scalo più efficiente non potrà che trarne grandi vantaggi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il dragaggio sarà di 12 metri

Il dragaggio del **porto** sarà garantito entro i 12 metri. «E' la misura standard per la capienza di questo **porto** - ha spiegato Sommariva -. La profondità di 12 metri, che nemmeno Livorno possiede, è in linea con le misure delle banchine e garantirà il rispetto della stabilità delle strutture circostanti che con un dragaggio più profondo potrebbero venire compromesse».

«Dal Pignone la turbina dei record»
Eugenio Giani 'benedice' il progetto
Sommariva chiede alla pubblica amministrazione, il governatore lega all'attivazione delle scali i grandi investimenti.

Il Club cresce di 200 punti
La nazionale di calcio è salita a 1000 punti. Il presidente della FIGC, Eugenio Giani, ha benedetto il progetto di potenziamento della nazionale.

Il piano regolatore
Il piano regolatore della città di Carrara è stato approvato dal consiglio comunale.

Piccoli Annunci
Sei annunci per servizi e prodotti.

Water front e viabilità
Il porto di Carrara è stato potenziato con nuove banchine e dragaggio.

Piste ciclabili in passeggiata
Le piste ciclabili di Carrara sono state ampliate e migliorate.

Il dragaggio sarà di 12 metri
Il dragaggio del porto di Carrara sarà di 12 metri.



La nautica avrà qui l'intera filiera

CARRARA Chiesto da più parti il travel lift è visto da tutte le aziende della nautica come la soluzione di tutti i mali. Il poter realizzare in città l'intera filiera della nautica, dalla realizzazione alle finiture per arrivare al varo, comporta un grande risparmio di tempi e di costi per le imprese della nautica che con la realizzazione dell'importante sbocco a mare vedono la possibilità di una ripresa e il rilancio futuro. Da tempo Confartigianato, Cna, Camera di commercio e tutti i soggetti interessati chiedono all'**Autorità portuale** di inserire nel disegno una banchina per il varo delle imbarcazioni. Così nella proposta di piano regolatore dell'**Autorità portuale** c'è l'importante infrastruttura che avrà una banchina dedicata proprio nei pressi del Buscaioli, all'interno dell'area adesso occupata dal Club nautico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Dal Pignone la turbina dei record»
Eugenio Giani 'benedice' il progetto
Sommario: Chiedo che pubblica tempo veloci. Il governatore lega allo sviluppo della costa i grandi investimenti.

Il Club cresce di 200 posti
La nautica di Massa Carrara sarà un polo di attrazione per il turismo. Il Club nautico ha chiesto di aumentare il numero di posti barca a 200. Il presidente, Eugenio Giani, ha detto che il club è un polo di attrazione per il turismo e che il varo delle imbarcazioni è un'attività importante per la città.

Water front e viabilità
Il piano regolatore prevede un'area di 12 metri di dragaggio e un'area di 12 metri di viabilità. Il progetto è stato approvato dal consiglio comunale.

Piste ciclabili in passeggiata
Il piano regolatore prevede un'area di 12 metri di dragaggio e un'area di 12 metri di viabilità. Il progetto è stato approvato dal consiglio comunale.

Il dragaggio sarà di 12 metri
Il piano regolatore prevede un'area di 12 metri di dragaggio e un'area di 12 metri di viabilità. Il progetto è stato approvato dal consiglio comunale.

Informazioni Marittime

Marina di Carrara

Marina di Carrara, Adsp presenta nuovo piano regolatore portuale

Interessa una superficie più piccola della versione 2015 e di quello in vigore, che risale al 1981. Spazio ad automotive, passeggeri e biciclette

Un **porto** più piccolo, ma in senso buono questa volta. L' Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale (La Spezia e **Marina di Carrara**) ha presentato il nuovo Piano regolatore portuale (PRP) del **porto di Marina di Carrara**. Il presidente del sistema portuale, Mario Sommariva, e il segretario generale, Francesco Di Sarcina, hanno lavorato alla modifica del PRP del 2015 intervenendo su 126,123 metri quadri complessivi di piazzali e banchine, circa 110 mila metri quadri in meno rispetto a quello prospettato sei anni fa e 17 mila metri quadri in meno rispetto a quello in vigore del 1981. In generale, la strategia del Piano prevede l' alleggerimento a Levante del traffico di automotive e l' apertura di un "varco carrione" con relativo nodo viario, oltre alla mitigazione dei disequilibri della costa di sottoflutto. Nella zona centrale è previsto lo spostamento del baricentro dei traffici commerciali e, a Ponente, un nuovo lungomare con piste ciclabili e chioschi con funzioni portuali orientate a crocieristi e passeggeri. La zona di influenza delle opere foranee coinvolgono quella di Sud-Est, estendendosi di circa mezzo chilometro, fino alla foce del fosso Lavello. Interventi, chiarisce l' Adsp, dove «non si osservano alterazioni apprezzabili nelle zone limitrofe sia a Nord-Ovest che a Sud-Est del **porto**, dove i flussi sedimentari calcolati si mantengono sostanzialmente inalterati». Viene rafforzata la protezione del litorale Sud-Est tra la foce del torrente Carrione e del fosso Lavello, soprattutto verso le mareggiate di Libeccio. In questo modo viene limitato, secondo le previsioni, l' accumulo di materiali verso la foce del Carrione. Infine, ripascimento della spiaggia sommersa sempre nella stessa zona del litorale.



Marina di Carrara: nuovo Piano regolatore portuale

Giulia Sarti

LA SPEZIA Presentazione, in conferenza stampa online, della proposta per il nuovo Piano regolatore portuale di Marina di Carrara, scalo gestito dall'AdSp del mar Ligure orientale. Rispetto a quello del 2015, il nuovo progetto prevede un ridimensionamento degli spazi e non un loro ampliamento relativamente all'attuale piano (risalente al 1981). Ci saranno circa 126 mila metri quadri in più -spiega il segretario generale Francesco Di Sarcina di piazzali e banchine, con un'opera di razionalizzazione e modernizzazione degli spazi. In pratica si procederà a trasferire la funzione commerciale del porto in un'area dove sia possibile usufruire dell'accessibilità ferroviaria, aggiungendo una darsena e portando i fondali a -12 metri. L'area così liberata sarà destinata al diportismo e al crocierismo. Si prevede un nuovo braccio e l'allungamento della diga foranea per la cui configurazione sono state verificate una decina di possibilità, arrivando, a seguito di alcune simulazioni a quella più idonea. Quella di oggi -sottolinea il presidente AdSp Mario Sommariva è una proposta, non ancora approvata dagli organi collegiali e che dovrà passare per un lungo iter regionale previsto dalla Toscana. Perché il percorso sia accelerato serve un forte consenso nell'opinione pubblica e nelle istituzioni intorno agli obiettivi. Obiettivi che, spiega ancora Di Sarcina, lasceranno inalterati i quattro ambiti su cui si basa oggi il porto di Marina di Carrara: commerciale, diportistico, crocieristico e cantieristico. Il tutto -spiega ancora Sommariva- per trasformare il porto da possibile problema a opportunità per la città, dando il proprio contributo a un miglioramento economico e occupazionale, con una particolare attenzione all'ambiente, visto ad esempio la valorizzazione del waterfront, area attualmente abbastanza degradata. Se dunque, mette in risalto il presidente, quello presentato può apparire un piano anomalo in quanto riduce gli spazi, esso riflette in realtà la volontà di proporzionare quello che già si fa oggi a Marina di Carrara e quello che potenzialmente si potrebbe fare. La politica portuale -conclude il presidente dell'Authority- deve intrecciarsi necessariamente a quella industriale per dare vita a nuovi insediamenti e attrarre nuove realtà produttive.



Shipping Italy

Marina di Carrara

Marina di Carrara: alcuni terminal merci lasceranno spazio alle crociere nel nuovo assetto futuro

La nuova proposta di Piano regolatore portuale per lo scalo di Marina di Carrara è stata illustrata questa mattina dal presidente della competente AdSP del mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, e dal segretario generale, Francesco Di Sarcina, e prevede un ridisegno significativo degli spazi e delle attività in banchina. I vertici della port authority hanno in primis evidenziato come questa nuova proposta preveda una diminuzione di circa 110.000 metri quadrati (-23,2%) della superficie di piazzali e banchine rispetto al progetto di Prp del 2015 e una diminuzione di circa 17.000 mq (-4,4%) rispetto al vigente Prp del 1981. Al netto di ciò i nuovi spazi da dedicare ad attività mercantili, cantieristica e crocieristica saranno certamente maggiori rispetto allo stato attuale dello scalo carrarino. Dai rendering e dalle informazioni presentate emerge chiaramente come la parte ovest del porto (banchine Taliercio e Chiesa) verrebbe completamente dedicato a nuove funzioni portuali a indirizzo passeggeri e leisure (crociere e diporto) con un nuovo lungomare che dalla terraferma arriverebbe fin sopra la diga foranea (destinata a essere prolungata per meglio proteggere l'imboccatura). Tutti i traffici commerciali verrebbero trasferiti lato terra presso le attuali banchine Fiorillo, Buscariol e presso il piazzale Città di Massa. Il ridisegno delle banchine a uso commerciale prevede anche la realizzazione di una nuova darsena a est (parallela) rispetto alla banchina Fiorillo e tutto lo scalo avrebbe pescaggi di circa 12 metri. Due sarebbero i bacini per l'evoluzione delle navi: uno nell'avamposto e l'altro nel cuore attuale dello scalo. Il presidente della port authority Mario Sommariva ha spiegato che la vocazione dello scalo rimarrebbe la stessa, dunque rotabili (Grendi in particolare), merci varie (F2i) e container e break bulk (Mdc Terminal). Siccome ci sono già concessioni di lungo termine i traffici attesi saranno lo sviluppo di quelli attuali ha commentato. Evidenziando che i pescaggi di 12 metri sarebbero più che sufficienti per uno scalo che ha la missione di servire traffici intra-Mediterranei con navi fino a 200 metri circa. Sommariva ha posto l'accento in particolare sui tempi di approvazione del Piano regolatore portuale che rischiano di essere molto lunghi (8 anni). Sarebbe invece più ragionevole un periodo di 2-3 anni ma molto dipende dalle altre istituzioni coinvolte nell'iter di approvazione (in primis il Comune di Carrara). Serve un forte consenso di opinione. Il porto deve generare sviluppo e lavoro per il futuro, il tutto in maniera sostenibile. Il porto di Carrara serve per il territorio e per il suo sviluppo? Io credo di sì, ma se la risposta fosse no prepariamoci a una decrescita infelice, di declino e di degrado urbano ulteriore. N.C.



Il Tirreno

Livorno

LA MODALITÀ BILANCIO IL PORTO

Vaccinazioni possibili anche negli spazi Gucci

Con l'arrivo a Livorno della portacontainer Alexandra sono iniziate le sperimentazioni per consentire l'ingresso in porto di navi con pescaggio superiore ai preventivati 11,5 metri. La nave, operata dalla compagnia di navigazione francese Cma Cgm, e impiegata nel servizio che collega il Mediterraneo Occidentale ai Caraibi, entrata nello scalo toscano con un pescaggio di 11,70 metri.

Una novità, spiegano dall'**Autorità di sistema** livornese, che potrebbe tradursi in importanti benefici ormai necessari per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie.

Se infatti le sperimentazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, gli attuali limiti di pescaggio potrebbero essere innalzati a meno 12 metri.



Il Tirreno

Livorno

Sit-in all'Authority contro Seatrag

Ieri, alle 10, i lavoratori portuali della Seatrag - sostenuti dai loro colleghi di Alp, Sdt e Uniport - hanno manifestato di fronte all' **Autorità portuale** in vista dello sciopero programmato per l' 8 aprile. «L' assenza di bagni e spogliatoi per buona parte dei dipendenti (assenza che si trascina ormai da anni) - scrive il sindacato Usb - i carichi di lavoro e la turnistica che costringe alcuni dipendenti a svolgere il proprio lavoro solo nei turni notturni con conseguente aumento delle criticità su salute e sicurezza e il rinnovo dell' integrativo aziendale», sono le motivazioni della protesta. Una delegazione dei lavoratori è stata ricevuta dal presidente dell' Authority, Luciano Guerrieri. --

The image shows a newspaper page with several news articles. The main headline is 'Fanno irruzione di notte al Penny e rubano alcolici'. To the left, there is a vertical banner '24 ORE IN CITTÀ'. Below the main headline, there is a photo of a blue truck and a person. To the right of the photo, there is a sub-headline 'Berlani, sciopero e picchetto: bloccati alcuni camion'. Below this, there are several smaller headlines: 'Piazza San Marco: Preso con l'eroina espulso dall'Italia', 'Mallacimbarda: Anziana salvata dai poliziotti', 'Dalla salotto: Urta un'auto in sosta: ferito', 'Sul piazzale: Sit-in all'Authority contro Seatrag', 'Piccolo incidente: L'eredità dopo aver litigato con un automobilista in piazza Mazzini', and 'Mandato: Manda la droga per posta il corriere da fallimento arrestato un ventenne'. The page also features a small photo of a person in a dark jacket.

Uno sguardo ai gemelli digitali nelle operazioni portuali

Redazione

Il **porto** di **Livorno** è diventato un banco di prova non solo per come potrebbero essere i porti del futuro ma anche per mostrare come saranno tutti i futuri ambienti industriali. Qui, un gemello digitale permette agli operatori di lavorare nel punto d' incontro tra mondo cyber e mondo fisico. Nei nostri trend tecnologici lo chiamiamo 'il mondo fisico collaborativo e automatizzato'. Scopriamo come funziona. Un grande **porto** ha generalmente numerosi terminal che possono gestire diversi tipi di carichi come containers, roll-on cargo, general cargo e altro ancora. Dal 2016 stiamo lavorando con i nostri partner dell' industria marittima e logistica per aumentare l' efficienza nella gestione dei general cargo dove le merci consistono generalmente in casse, scatole e barili. A differenza dei carichi trasportati in container standard, questa tipologia è caratterizzata da geometrie irregolari e non standard (per esempio: tubature, componenti di macchinari industriali, veicoli). Questo porta a grande inefficienza e a errori di valutazione nella movimentazione di carichi nella banchina e nelle fasi di carico e scarico sulle navi. **Porto di Livorno: 5G**, Intelligenza artificiale e gemelli digitali Uno di questi porti è quello di **Livorno**



che ora è un' area sperimentale coperta da una rete 5G. Grazie alla connettività 5G abbiamo abilitato l' acquisizione di grandi flussi di dati da sensori smart, LIDAR 3D e videocamere Wide Dynamic Range (WDR) che si trovano nell' area. Avere questi dati a disposizione in tempo reale permette a un sistema di controllo delle operazioni basato sull' Intelligenza Artificiale, realizzato da Ericsson per l' occasione, di determinare la sequenza dei compiti e delle attività logistiche, a partire dalla correlazione del flusso di informazioni ottenute in tempo reale dai sensori, le videocamere e dai veicoli che operano nell' area. Le attività includono il movimento, il tracciamento e il posizionamento di carrelli elevatori e merci così come gli inventari dei beni e gli ordini di carico e scarico delle navi. Questo potrebbe anche significare identificare attività specifiche 'ad alto rischio' come l' utilizzo di gru e lo spostamento di grandi carichi. La vista dettagliata di tutto quello che accade nel **porto**, permette all' AI di fornire un feedback sui processi e condividere aggiornamenti in diretta con i supervisori del **porto**. Il sistema di controllo delle operazioni si interfaccia con la piattaforma dell' Autorità Portuale che identifica su richiesta ogni veicolo disponibile nell' area per svolgere un determinato compito. Inoltre, un sistema di posizionamento ad alta precisione basato su un sistema di visione multi-stereo assicura una stima estremamente accurata della posizione, anche quando le merci sono lontane e angolate rispetto alle telecamere. Figura 1: Ericsson sta testando l' utilizzo della tecnologia nelle industrie marittime e logistiche dal 2016, soprattutto nel **porto** di **Livorno**. I dati raccolti attraverso il 5G danno vita a un gemello virtuale, sviluppato e impiegato da Ericsson, che elabora in tempo reale una replica virtuale del **porto**. Uno sguardo all' interno del gemello digitale del **porto**. Il primo elemento che è stato modellizzato è l' area esterna del **porto** dove le merci dei general cargo vengono conservate. La seguente immagine mostra un esempio del gemello digitale dell' area e, nel riquadro, la vista satellitare dell' area reale all' interno del terminal. Un secondo elemento importante nella rappresentazione del gemello digitale è la modellizzazione dei carichi come le casse di legno. Se consideriamo questo elemento all' interno di un esempio reale, la seguente figura mostra un gruppo di scatole nell' ambiente del gemello digitale e nel riquadro, le scatole reali custodite sul molo. L' area in cui le merci sono conservate è monitorata da un gruppo di telecamere.

Anche le telecamere hanno il loro corrispettivo nell' ambiente virtuale. Il loro ruolo è particolarmente importante nei compiti di monitoraggio e posizionamento. Un' accurata localizzazione dei beni è fondamentale per ottimizzare



Il Nautilus

Livorno

lo spazio di stoccaggio e permette di recuperare rapidamente l' oggetto giusto al momento giusto per un carico efficiente della nave. Le videocamere inviano il video grazie al 5G a un software che si occupa di identificare gli oggetti e le loro posizioni. Ecco come funziona in un esempio reale nell' ambiente portuale: -Una scatola (merce) viene prelevata da un camion, la scatola è identificata e registrata dal sistema di controllo all' interno del database. - Un carrello elevatore disponibile trasferisce le merci nell' area di stoccaggio. Non appena la videocamera più vicina individua il carrello elevatore in arrivo, inizia il monitoraggio del carrello e della merce. -La merce viene tracciata dalla videocamera finchè giunge a destinazione, dove rimane temporaneamente. -Grazie alla realtà aumentata, il sistema di controllo informatico indirizza l' operatore del carrello verso l' area in cui depositare il carico. -Quando la merce è posizionata le videocamere vengono utilizzate per fare un controllo incrociato sulla posizione finale del carico. La nuova posizione viene quindi registrata nel database. -Anche i riposizionamenti successivi sono tracciati dalle telecamere. Quando la stessa scatola viene spostata di nuovo, le telecamere riconoscono che viene intrapresa un' azione sull' oggetto e tracciano il suo movimento. La nuova posizione viene quindi registrata. -Durante le fasi di carico di una nave, i carrelli elevatori vengono inviati nell' area di stoccaggio per prendere le merci da caricare. Quando il carrello entra nell' area di stoccaggio il sistema di controllo fornisce all' operatore informazioni in realtà aumentata sulla posizione in cui si trova il materiale da caricare. Le operazioni sono monitorate automaticamente e controllate usando le informazioni fornite dalle videocamere. Il caso d' uso è implementato utilizzando videocamere ad ampio range dinamico (WDR). Questi strumenti possono sopportare condizioni di alta e bassa luminosità allo stesso modo e sono quindi perfetti per operare in ambienti esterni dove l' intensità e la direzione della luce cambiano in continuazione a seconda delle condizioni meteorologiche e del momento della giornata. Grazie alla clonazione digitale dell' area portuale e delle merci è possibile fornire agli operatori dei terminal applicazioni di realtà aumentata e virtuale. Realtà virtuale e il gemello digitale Le applicazioni di realtà virtuale, sperimentata grazie al visore Oculus, permette agli operatori di navigare virtualmente il gemello digitale. Con il telecomando destro di Oculus si può indirizzare un puntatore laser virtuale di colore verde verso il carico desiderato, per esempio una cassa nell' area di stoccaggio. Immediatamente vengono fornite tutte le informazioni presenti nel database relative alla cassa, come ID, contenuto, dimensioni, peso, eccetera. Questi dati appaiono in un taccuino virtuale che può essere gestito attraverso il telecomando sinistro. È un modo estremamente realistico di visitare l' area di stoccaggio, rimanendo però nel back office con un significativo aumento della sicurezza per gli operatori dei terminal. Figura 3: Un visore Oculus permette agli operatori portuali di visitare gli ambienti di stoccaggio virtuali nel gemello digitale Indirizzando il fascio laser virtuale verso il palo dove c' è la videocamera nell' ambiente gemello, è possibile visualizzare sul taccuino quello che la telecamera sta inquadrando dalla sua posizione. Mediante questa tecnica è possibile avere una vista generale dell' area di stoccaggio direttamente all' interno della simulazione di realtà virtuale. Figura 4: Gli operatori possono accedere a una vista dall' alto dell' intera area del **porto** digitale In aggiunta al software dedicato alla rappresentazione virtuale dell' area abbiamo anche utilizzato un algoritmo specifico che rende possibile la gestione automatica delle merci nell' area e permette di realizzare controlli di qualità ispezionando virtualmente l' area di stoccaggio e il piazzale da remoto. L' algoritmo è completamente integrato con l' applicazione di realtà virtuale in modo che sia possibile vedere il risultato della distribuzione ottimale sul gemello virtuale prima di realizzarlo sul campo. Realtà aumentata (AR) nelle operazioni portuali Il **porto** pilota include una specifica applicazione AR per gli operatori di carrelli elevatori. Quando gli operatori sono a lavoro, vengono equipaggiati di un visore smart corazzato e semitrasparente costruito per assolvere ai bisogni degli ambienti industriali dove è obbligatorio fare uso di caschi protettivi. Attraverso il visore, vengono mostrati all' operatore segni grafici e istruzioni riguardo ai carichi che devono essere spostati. Queste indicazioni appaiono sul visore, sovrapponendosi alla vista che l' operatore ha del mondo reale. Questo materiale

video di realtà aumentata è ricavato dal flusso ottenuto dalle videocamere WDR che tengono traccia di tutti gli oggetti nell' area di stoccaggio. Il flusso eterogeneo di dati è messo insieme da un software che gira su un cloud in loco. Questo software processa le immagini, riconosce gli oggetti, determina quali istruzioni comunicare agli operatori e



Il Nautilus

Livorno

fornisce indicazioni in tempo reale mostrate grazie al visore AR. Questa specifica applicazione AR è particolarmente impegnativa in termini di esigenze di connettività richieste alla rete 5G. Lo scambio di un flusso consistente di video richiede una latenza estremamente bassa per poter correlare i flussi di dati provenienti dalle diverse sorgenti. Questa correlazione deve essere sufficientemente rapida da fornire le indicazioni in AR in perfetta sincronia con il mondo reale. L'architettura di rete 5G presente nel porto. Figura 5: il porto di Livorno utilizza un'architettura 5G NR non-standalone supportata da LTE. La rete 5G NR installata nell'area portuale è basata sull'architettura 3GPP R15 Option 3.x basata sull'Ericsson AIR 6488 operante a 3.7 GHz. Il gNodeB è una banda larga Ericsson 6630 installata nella stessa struttura in cui si trova anche la piattaforma cloud. La copertura di 5G NR è supportata da LTE con un'architettura non-standalone. Questa è la scelta iniziale migliore per lo sviluppo del 5G quando un operatore ha già a disposizione una copertura 4G dell'area. L'infrastruttura esegue tutte le istanze di Virtual Network Functions (VNF) che supportano la Core virtuale per fornire funzioni di user e control plane, in linea con il Distributed Cloud Framework (equivalente alla declinazione 3GPP del paradigma MEC). La funzione di user plane è interconnessa con l'infrastruttura locale di processing tramite un server con le capacità di calcolo necessarie a far funzionare il caso studio sviluppato nel progetto pilota. La scelta di un 5G vEPC locale, connesso con equipaggiamento radio e un'interfaccia radio 5G è tecnicamente vincolata dalla necessità di assicurare una bassa latenza e alto rendimento. Più specificatamente la terminazione locale del piano utente permette all'applicazione di essere il più vicino possibile alle user application. Inoltre, l'interfaccia radio 5G NR è disegnata per ridurre il contributo della latenza dell'accesso radio al ritardo complessivo end-to-end. Gli alti livelli di rendimento nella sezione di accesso radio sono garantiti utilizzando una porzione di spettro più ampia dedicata alla copertura NR, in accordo con la suddivisione in canali radio fornita da LTE. In una possibile evoluzione, l'implementazione di parte o di tutte le funzioni che governano il piano di controllo della rete potrebbe essere centralizzata nella rete centrale situata nell'ufficio centrale di un operatore in remoto, lasciando localmente solo le funzioni dedicate alla gestione del piano utente. Il continuo e frequente scambio di una grandissima mole di dati tra i sensori (incluse le videocamere), i sistemi di controllo e le applicazioni AR/VR pongono pesanti richieste alla rete 5G. L'obiettivo è ridurre la latenza end-to-end a 10 millisecondi perché la gestione del tempo ideale per garantire una risposta fluida all'operatore del carrello elevatore in realtà virtuale è di 50 millisecondi, ma il tempo necessario al software AR per processare i dati occupa l'80% di questo intervallo (ovvero 40 millisecondi). Le videocamere WDR utilizzate per il posizionamento, tracciamento e trasmissione in AR trasmettono un flusso di dati continuo a circa 10 Mbps. Estendere le dimensioni del caso d'uso a un'area maggiore richiede l'impiego di molte più videocamere che porterebbero alla trasmissione di centinaia di megabit per secondo. Benefici del gemello digitale e altre tecnologie nelle operazioni portuali. In generale, ci si aspetta che l'esperimento pilota porti benefici significativi al porto. Tra questi: -Riduzione della fase di registrazione da 3 a 2 minuti -Riduzione del tempo medio di esecuzione per lo spostamento di un oggetto da un luogo A ad un luogo B con un carrello elevatore, da 8 a 7 minuti -Riduzione dello spazio occupato per lo stoccaggio del 10%, per esempio da 5000 mq a 4500 mq -Riduzione dei tempi di carico e scarico di una nave cargo da una media di 18 ore a 16 ore, con conseguente riduzione dei tempi di inattività all'ormeggio da 36 ore a 34. Per quest'ultima, il tempo risparmiato può essere tradotto immediatamente in una significativa riduzione dei costi per il proprietario della nave. Inoltre, più navi possono essere gestite nell'arco dell'anno, aumentando le capacità del porto senza bisogno di ampliare i terminal esistenti. Tutti questi guadagni in efficienza portano a una riduzione dei movimenti durante la gestione dei carichi. Questa è un'ottimizzazione che tocca l'intero processo, riducendo il consumo di carburante e le emissioni di CO2 associate del 8,2%, come spiegato nel report Port of the Future. Conclusioni I porti garantiscono un mondo interconnesso e globalizzato. Una delle sfide principali che si trovano ad affrontare in questo momento è come

possono evolvere per diventare più efficienti, competitivi e sostenibili. Con la sua bassa latenza, grandi capacità e grande flessibilità, il 5G è una piattaforma innovativa senza precedenti che può migliorare l'efficienza operativa. L'intelligenza artificiale, l'utilizzo di un modulo di controllo e l'utilizzo di sistemi avanzati basati



Il Nautilus

Livorno

su AR e VR permettono una migliore e più veloce gestione delle merci standard e permettono di ottimizzare le operazioni all'interno del terminale. Per i risultati ottenuti, Ericsson ha ricevuto il prestigioso premio 'Industrial Energy Efficiency' durante gli Hannover Messe Digital Days nel luglio 2020. Il test 5G di Livorno fa parte del progetto europeo Horizon 2020 Corealis. Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=82392>.

Porti: Livorno sperimenta il pescaggio 12 metri per super-navi

Da oggi con portacointaner. Lungo rotte traffici mercantili

(ANSA) - LIVORNO, 29 MAR - Con l' arrivo a Livorno della portacontainer Alexandra sono iniziate stamani le sperimentazioni per consentire l' ingresso in porto di navi con pescaggio superiore ai preventivati 11,5 metri. La nave, operata dalla compagnia di navigazione francese Cma Cgm, e impiegata nel servizio che collega il Mediterraneo Occidentale ai Caraibi, è entrata nello scalo toscano con un pescaggio di 11,70 metri. È una novità, spiegano dall' Autorità di **sistema** livornese, che potrebbe tradursi in importanti benefici ormai necessari per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie. Se infatti le sperimentazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, gli attuali limiti di pescaggio potrebbero essere innalzati a -12 metri. La manovra di oggi, che si è conclusa positivamente, si colloca nel solco dell' azione intrapresa dall' **Autorità** marittima in collaborazione con i servizi tecnico nautici ed in accordo con l' **Autorità** di **Sistema**, con l' obiettivo di estendere i limiti di pescaggio nel rispetto delle condizioni di sicurezza. "Nelle more della realizzazione della Darsena Europa - ha detto il presidente dell' AdSP, Luciano Guerrieri - intendiamo fare tutto il possibile per consolidare e valorizzare al meglio i traffici esistenti. L' iniziativa di oggi, coordinata dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo dei Piloti in un apprezzabile spirito di collaborazione, ci permette di traguardare nuovi obiettivi in termini di accoglienza delle grandi navi e di rendere il porto più concorrenziale e sicuro". (ANSA).



ERICSSON - Porto di Livorno: 5G, Intelligenza artificiale e gemelli digitali

Il **porto** di **Livorno** è diventato un banco di prova non solo per come potrebbero essere i porti del futuro ma anche per mostrare come saranno tutti i futuri ambienti industriali. Qui, un gemello digitale permette agli operatori di lavorare nel punto d' incontro tra mondo cyber e mondo fisico. Nei nostri trend tecnologici lo chiamiamo "il mondo fisico collaborativo e automatizzato". Un grande **porto** ha generalmente numerosi terminal che possono gestire diversi tipi di carichi come containers, roll-on cargo, general cargo e altro ancora. Dal 2016 stiamo lavorando con i nostri partner dell' industria marittima e logistica per aumentare l' efficienza nella gestione dei general cargo dove le merci consistono generalmente in casse, scatole e barili. A differenza dei carichi trasportati in container standard, questa tipologia è caratterizzata da geometrie irregolari e non standard (per esempio: tubature, componenti di macchinari industriali, veicoli). Questo porta a grande inefficienza e a errori di valutazione nella movimentazione di carichi nella banchina e nelle fasi di carico e scarico sulle navi. Uno di questi porti è quello di **Livorno** che ora è un' area sperimentale coperta da una rete 5G. Grazie alla connettività 5G abbiamo abilitato l' acquisizione di grandi flussi di dati da sensori smart, LIDAR 3D e videocamere Wide Dynamic Range (WDR) che si trovano nell' area. Avere questi dati a disposizione in tempo reale permette a un sistema di controllo delle operazioni basato sull' Intelligenza Artificiale, realizzato da Ericsson per l' occasione, di determinare la sequenza dei compiti e delle attività logistiche, a partire dalla correlazione del flusso di informazioni ottenute in tempo reale dai sensori, le videocamere e dai veicoli che operano nell' area. Le attività includono il movimento, il tracciamento e il posizionamento di carrelli elevatori e merci così come gli inventari dei beni e gli ordini di carico e scarico delle navi. Questo potrebbe anche significare identificare attività specifiche "ad alto rischio" come l' utilizzo di gru e lo spostamento di grandi carichi. La vista dettagliata di tutto quello che accade nel **porto**, permette all' AI di fornire un feedback sui processi e condividere aggiornamenti in diretta con i supervisori del **porto**. Il sistema di controllo delle operazioni si interfaccia con la piattaforma dell' Autorità Portuale che identifica su richiesta ogni veicolo disponibile nell' area per svolgere un determinato compito. Inoltre, un sistema di posizionamento ad alta precisione basato su un sistema di visione multi-stereo assicura una stima estremamente accurata della posizione, anche quando le merci sono lontane e angolati rispetto alle telecamere. Conclusioni I porti garantiscono un mondo interconnesso e globalizzato. Una delle sfide principali che si trovano ad affrontare in questo momento è come possono evolvere per diventare più efficienti, competitivi e sostenibili. Con la sua bassa latenza, grandi capacità e grande flessibilità, il 5G è una piattaforma innovativa senza precedenti che può migliorare l' efficienza operativa. L' intelligenza artificiale, l' utilizzo di un modulo di controllo e l' utilizzo di sistemi avanzati basati su AR e VR permettono una migliore e più veloce gestione delle merci standard e permettono di ottimizzare le operazioni all' interno del terminale. Per i risultati ottenuti, Ericsson ha ricevuto il prestigioso premio "Industrial Energy Efficiency" durante gli Hannover Messe Digital Days nel luglio 2020. Il test 5G di **Livorno** fa parte del progetto europeo Horizon 2020 Corealis.



Informazioni Marittime

Livorno

Porto di Livorno lavora a un pescaggio di 12 metri

Con l'ingresso della portacontainer "Alexandra" lo scalo toscano accarezza l'idea di far entrare le grandi navi

Con l'arrivo a **Livorno** della portacontainer Alexandra - da circa 7 mila TEU di capacità - sono iniziate stamani le sperimentazioni per consentire l'ingresso in **porto** di navi con pescaggio superiore ai preventivati 11,5 metri. La nave, operata dalla compagnia di navigazione francese Cma Cgm e impiegata nel servizio Mediterraneo-Caraibi, è entrata con un pescaggio di 11,70 metri. È una novità che potrebbe tradursi in importanti benefici ormai necessari per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie. Se infatti le sperimentazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, gli attuali limiti di pescaggio potrebbero essere innalzati a -12 metri», spiega l'autorità portuale in una nota. La manovra di oggi si colloca nel solco dell'azione intrapresa dalla Capitaneria di **porto** di **Livorno** in collaborazione con i servizi tecnico nautici e l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale, con l'obiettivo di estendere i limiti di pescaggio nel rispetto delle condizioni di sicurezza. «Nelle more della realizzazione della Darsena Europa, intendiamo fare tutto il possibile per consolidare e valorizzare al meglio i traffici esistenti», ha detto il presidente dell'Adsp, Luciano Guerrieri. «L'iniziativa di oggi, coordinata dalla Capitaneria di **Porto** e dal Corpo dei Piloti in un apprezzabile spirito di collaborazione, ci permette di traguardare nuovi obiettivi in termini di accoglienza delle grandi navi e di rendere il **porto** più concorrenziale e sicuro». «Ricevuta solo pochi giorni fa la richiesta di accosto della nave in deroga all'ordinanza vigente - spiega il direttore marittimo della Toscana, Gaetano Angora - la Capitaneria di **Porto** ha convocato un'apposita riunione per verificare se fossero ancora presenti gli elementi che nel 2019 avevano consentito un'operazione del genere. Ottenuto il parere favorevole di piloti, delle società di rimorchio e degli ormeggiatori, si è espressa esplicitamente favorevolmente. Un grazie ai servizi tecnico nautici del **porto** di **Livorno** che ancora una volta hanno dimostrato grande professionalità. Ovviamente le prove devono ancora continuare ma quanto fin qui fatto appare darci concrete speranze di successo».



Livorno sperimenta aumento limiti pescaggio

Con l'arrivo di Alexandra si crede di consentire l'ingresso in porto di navi con pescaggio superiore a 11,5 metri.

Vezio Benetti

LIVORNO Livorno sperimenta aumento limiti di pescaggio con l'arrivo della portacontainer Alexandra. Si crede di consentire l'ingresso in porto di navi con pescaggio superiore ai preventivati 11,5 metri. La nave, operata dalla compagnia di navigazione francese Cma Cgm impiegata nel servizio Med-Caribe che collega il Mediterraneo Occidentale ai Caraibi è entrata con un pescaggio di 11,70 metri. È una novità che potrebbe tradursi in importanti benefici ormai necessari per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie. Se infatti le sperimentazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, gli attuali limiti di pescaggio potrebbero essere innalzati a -12 metri. La manovra conclusasi positivamente si colloca nel solco dell'azione intrapresa dall'Autorità marittima in collaborazione con i servizi tecnico nautici ed in accordo con l' Autorità di Sistema, con l'obiettivo di estendere i limiti di pescaggio nel rispetto delle condizioni di sicurezza. «Nelle more della realizzazione della darsena Europa, intendiamo fare tutto il possibile per consolidare e valorizzare al meglio i traffici esistenti» ha dichiarato il presidente dell'AdSp, Luciano Guerrieri. «L'iniziativa, coordinata dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo dei piloti in un apprezzabile spirito di collaborazione, ci permette di traguardare nuovi obiettivi in termini di accoglienza delle grandi navi e di rendere il porto più concorrenziale e sicuro». Soddisfatto della riuscita dell'iniziativa il direttore marittimo della Toscana, Gaetano Angora: «Ricevuta solo pochi giorni fa la richiesta di accosto della nave in deroga all' ordinanza vigente, la Capitaneria di Porto nel consueto spirito di collaborazione che deve sempre contraddistinguere i rapporti tra l'Autorità di Sistema portuale e l'Autorità marittima si è immediatamente attivata convocando una apposita riunione per verificare se fossero ancora presenti gli elementi che nel 2019 avevano consentito alla stessa Autorità marittima di valutare positivamente i presupposti di una sperimentazione per navi con tali caratteristiche. Ottenuto il parere favorevole dei piloti, della società di rimorchio e degli ormeggiatori, si è espressa favorevolmente per l'avvio di una nuova sperimentazione raccomandando nell'occasione la necessità che le informazioni o le richieste come quella in questione siano inoltrate alla Capitaneria il prima possibile, affinché si possano valutare, con altrettanta tempestività, tutti quegli aspetti rientranti nella competenza in materia di sicurezza della navigazione propria del Corpo delle Capitanerie». Il comandante Angora ha voluto esprimere un particolare ringraziamento ai servizi tecnico nautici del porto di Livorno «che ancora una volta hanno dimostrato grande professionalità. Ovviamente le prove devono ancora continuare ma quanto fin qui fatto appare darci concrete speranze di successo».



Livorno pronta a superare i limiti

di Redazione

Con l' arrivo a Livorno della portacontainer Alexandra sono iniziate stamani le sperimentazioni per consentire l' ingresso in porto di navi con pescaggio superiore ai preventivati 11,5 metri. La nave, operata dalla compagnia di navigazione francese CMA CGM, e impiegata nel servizio Med-Caribe - che collega il Mediterraneo Occidentale ai Caraibi - è entrata con un pescaggio di 11,70 metri. È una novità che potrebbe tradursi in importanti benefici ormai necessari per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie. Se infatti le sperimentazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, gli attuali limiti di pescaggio potrebbero essere innalzati a -12 metri. La manovra di oggi - conclusasi positivamente - si colloca nel solco dell' azione intrapresa dall' Autorità marittima in collaborazione con i servizi tecnico nautici ed in accordo con l' Autorità di Sistema. «Nelle more della realizzazione della Darsena Europa, intendiamo fare tutto il possibile per consolidare e valorizzare al meglio i traffici esistenti» ha dichiarato il presidente dell' AdSP, Luciano Guerrieri. «L' iniziativa di oggi, coordinata dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo dei Piloti in un apprezzabile spirito di collaborazione, ci permette di traguardare nuovi obiettivi in termini di accoglienza delle grandi navi e di rendere il porto più concorrenziale e sicuro». Soddisfatto della riuscita dell' iniziativa il Direttore Marittimo della Toscana, Gaetano Angora: «Nel caso specifico e nel consueto spirito di collaborazione che deve sempre contraddistinguere i rapporti tra l' Autorità di sistema portuale e l' Autorità marittima, la Capitaneria di porto di Livorno - ricevuta solo pochi giorni fa la richiesta di accosto della nave in deroga all' ordinanza vigente - si è immediatamente attivata convocando una apposita riunione per verificare se fossero ancora presenti gli elementi che nel 2019 avevano consentito alla stessa Autorità marittima di valutare positivamente i presupposti di una sperimentazione per navi con tali caratteristiche. Ottenuto il parere favorevole dei Piloti, della società di rimorchio e degli ormeggiatori, ci siamo espressi favorevolmente per l' avvio di una nuova sperimentazione». Il comandante Angora ha voluto esprimere un particolare ringraziamento ai servizi tecnico nautici del porto di Livorno «che ancora una volta hanno dimostrato grande professionalità. Ovviamente le prove devono ancora continuare ma quanto fin qui fatto appare darci concrete speranze di successo».



Shipping Italy

Livorno

Nel porto di Livorno via ai test su navi portacontainer con oltre 11,5 metri di pescaggio

Con l'arrivo a Livorno della portacontainer Alexandra (6.900 Teu di capacità) sono iniziate le sperimentazioni per consentire l'ingresso in porto di navi con pescaggio superiore ai preventivati 11,5 metri. La nave, operata dalla compagnia di navigazione francese CMA CGM, e impiegata nel servizio Med Caribe che collega il Mediterraneo Occidentale ai Caraibi è entrata con un pescaggio di 11,70 metri e ha ormeggiato al Terminal Darsena Toscana. Lo ha reso noto l'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale spiegando che si tratta di una novità che potrebbe tradursi in importanti benefici ormai necessari per gli operatori portuali e, soprattutto, per le grandi compagnie. Se infatti le sperimentazioni di manovra programmate dovessero dare un riscontro favorevole, gli attuali limiti di pescaggio potrebbero essere innalzati a -12 metri. La manovra di oggi conclusasi positivamente si colloca nel solco dell'azione intrapresa dall'Autorità marittima in collaborazione con i servizi tecnico nautici e in accordo con l'Autorità di Sistema, con l'obiettivo di estendere i limiti di pescaggio nel rispetto delle condizioni di sicurezza si legge in una nota dell'ente livornese. Nelle more della realizzazione della Darsena Europa, intendiamo fare tutto il possibile per consolidare e valorizzare al meglio i traffici esistenti ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri. L'iniziativa di oggi, coordinata dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo dei Piloti in un apprezzabile spirito di collaborazione, ci permette di traguardare nuovi obiettivi in termini di accoglienza delle grandi navi e di rendere il porto più concorrenziale e sicuro. Soddisfatto della riuscita dell'iniziativa il Direttore Marittimo della Toscana, Gaetano Angora: «Ricevuta solo pochi giorni fa la richiesta di accosto della nave in deroga all'ordinanza vigente, la Capitaneria di Porto nel consueto spirito di collaborazione che deve sempre contraddistinguere i rapporti tra l'Autorità di sistema portuale e l'Autorità marittima si è immediatamente attivata convocando una apposita riunione per verificare se fossero ancora presenti gli elementi che nel 2019 avevano consentito alla stessa Autorità marittima di valutare positivamente i presupposti di una sperimentazione per navi con tali caratteristiche. Ottenuto il parere favorevole dei piloti, della società di rimorchio e degli ormeggiatori, si è espressa favorevolmente per l'avvio di una nuova sperimentazione raccomandando nell'occasione la necessità che le informazioni o le richieste come quella in questione siano inoltrate alla Capitaneria il prima possibile, affinché si possano valutare, con altrettanta tempestività, tutti quegli aspetti rientranti nella competenza in materia di sicurezza della navigazione propria del Corpo delle Capitanerie. Il comandante Angora ha voluto esprimere un particolare ringraziamento ai servizi tecnico nautici del porto di Livorno che ancora una volta hanno dimostrato grande professionalità. Ovviamente le prove devono ancora continuare ma quanto fin qui fatto appare darci concrete speranze di successo.



Porto di Livorno, Guerrieri incontra il direttore dell' Agenzia delle Dogane Roberto Chiara

Livorno, 29 marzo 2021- Il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, affiancato da Segretario generale Massimo Provinciali, ha incontrato oggi pomeriggio a Palazzo Rosciano il direttore interregionale dell' Agenzia delle Dogane per la Toscana, la Sardegna e l' Umbria, Roberto Chiara, accompagnato dai responsabili degli Uffici di **Livorno**. "L' incontro è stato fruttuoso - ha dichiarato Guerrieri - ho rinnovato al direttore Chiara la disponibilità dell' Ente ad assicurare un confronto costante e coordinato in ordine alla individuazione delle soluzioni tecniche e procedurali che consentano di favorire una sempre crescente competitività nel sistema portuale e logistico del nostro territorio". Durante la riunione, Guerrieri e Chiara si sono confrontati su una molteplicità di temi discendenti dal protocollo d' intesa sottoscritto già nell' ottobre scorso, con particolare riferimento alla digitalizzazione delle procedure e alle potenzialità che le Zone Logistiche Semplificate rappresentano per il territorio. "Considero le Dogane un interlocutore fondamentale ai fini del corretto esercizio delle funzioni istituzionali che la legge 84/94 riserva alle AdSP: lo sviluppo dei traffici e dell' occupazione non possono prescindere dalla necessaria collaborazione che l' Ente di Governo dei porti di **Livorno** e Piombino deve poter attivare con questa importante Istituzione e ringrazio fin da ora il dott. Chiara per la disponibilità a una collaborazione sicuramente duratura e proficua".



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Navi fumose in porto, ieri molte segnalazioni dei cittadini

AMBIENTE Una giornata di cielo sereno, l'aria primaverile e lo sguardo che dal mare spaziava verso l'orizzonte. Un panorama da cartolina quello che si mostrava agli occhi dei civitavecchiesi ieri mattina. Peccato solo che a rovinare lo skyline si alzassero in cielo i fumi delle navi nel **porto**.

Troppe scie scure, ieri mattina, che non sono sfuggite allo sguardo attento del popolo dei social e che sono state immortalate e postate a più riprese su Facebook. In particolare il fumo si alzava da una nave traghetto delle Autostrade del Mare e da un paio di colossi da crociera, la maggior parte dei quali da mesi soggiorna dentro e fuori lo scalo costretta dalla pandemia alla sosta inoperosa. L'unico grattacielo galleggiante che è in attività e che ieri ha fatto il consueto scalo settimanale a **Civitavecchia** era la Msc Grandiosa, che da oltre un mese effettua tour tra i vari porti italiani che si affacciano sul Tirreno.

Ma le grandi navi da crociera sono quelle che in genere preoccupano di meno il personale della Capitaneria di **porto**, che quotidianamente effettua controlli sulla qualità e la quantità delle emissioni dei natanti in arrivo nello scalo e sull'utilizzo di carburante a basso tenore di zolfo.

«Le navi da crociera che dall'inizio del lockdown affollano il nostro **porto** fanno sapere gli esperti della Guardia Costiera hanno impianti di nuova generazione, tutti dotati di scrubber, speciali filtri che depurano l'aria dalle emissioni, sia durante le operazioni di manovra, sia quando sono in sosta». Il fumo che ne esce, quasi sempre di colore chiaro, non presenta quindi sforamenti dei parametri consentiti dalla legge.

Ben diversa, invece, la situazione dei traghetti delle Autostrade del mare, che fanno la spola con la Sardegna, la Sicilia, la Tunisia e con Barcellona. In questo caso si tratta di navi che hanno anche 30 anni (anche se alcune sono state rinnovate esternamente ed internamente) e i cui motori e sistemi di filtraggio delle emissioni non sono all'avanguardia, oltre a non essere dotate di filtri scrubber per i fumi che fuoriescono dai loro camini. Una buona notizia in questo senso potrebbe però arrivare dal bando pubblicato dal ministero dei Trasporti, in scadenza il prossimo 20 aprile, per assegnare il servizio di continuità territoriale con la Sardegna.

Nel bando, infatti, tra le clausole necessarie per l'affidamento del servizio, è previsto che le navi che dovranno effettuare la spola tra i porti sardi e il continente, non potranno avere più di 20 anni di vita. Un aspetto che fa sperare che nel prossimo futuro venga rinnovato, da parte dei principali armatori che scalano nel **porto** di **Civitavecchia**, il parco mezzi.

Intanto, proprio dalla Capitaneria di **porto**, rinnovano l'invito alla cittadinanza a segnalare eventuali anomalie o fumi scuri in modo da consentire al personale di intervenire tempestivamente. Segnalazioni che debbono però essere effettuate per vie ufficiali (non con foto postate sui social network), contattando la Guardia costiera telefonicamente o attraverso una mail.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Fiumicino, chiusa la passeggiata sul molo Sud: l' Autorità marittima contro gli assembramenti

IL PROVVEDIMENTO Il molo sud alla foce del porto-canale di Fiumicino chiuso alla passeggiata. Dall' inizio del mese uno dei punti di grosso richiamo turistico della città marinara è infatti interdetto al pubblico. Da quanto si apprende, l' **Autorità di sistema portuale** è stata inviata a mettere catena e lucchetto al cancello d' ingresso dalla Capitaneria di porto. Sembra che alla base della decisione ci sia il timore degli assembramenti di persone dirette nella parte terminale per osservare il tramonto o assistere al rientro della flotta peschereccia.

Il provvedimento non è affatto piaciuto ai residenti, soprattutto agli anziani, che abitualmente trascorrono il tempo libero percorrendo la banchina fino alla punta.

«Non ha molto senso commenta Maurizio Paoletti perché il resto delle banchine sono rimaste libere così come il molo nord. Non riusciamo a capire dove nasce la decisione che non trova neppure giustificazione negli assembramenti che possono essere scongiurati con la presenza di controlli». C' è invece chi sostiene che il tratto di molo vietato presenta pericoli per i pedoni. «Sono presenti da tempo tante voragini in prossimità dell' ex attracco delle navi veloci dirette in Sardegna precisa Vito Pisicchio -.

Nel primo tratto ci sono pericolose buche provocate dalla rimozione di sanpietrini che sono una vera trappola». Il degrado del tratto di molo proibito è amplificato dagli enormi cumuli di sabbia che hanno ricoperto la strada parallela. La zona resta comunque il regno dei pescatori sportivi che accedono al molo dalla vicina spiaggia libera.

Nel corso dei controlli della Capitaneria di porto, comandata dal capitano di vascello Antonio D' Amore, in un rimessaggio nautico in via della Scafa a Isola Sacra i militari hanno effettuato controlli sul corretto smaltimento dei rifiuti speciali e lo scarico delle acque derivanti da lavori sulle imbarcazioni. A seguito degli accertamenti il titolare veniva denunciato alla Procura della Repubblica di Civitavecchia per abbandono di rifiuti speciali e quindi sanzionato amministrativamente per lo scarico non autorizzato di acque reflue con il sequestro amministrativo dei servizi igienici. Sequestrate anche 3 strutture adibite a falegnameria, per la manutenzione di imbarcazioni, e un' officina meccanica.

Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto ed Enel: i consiglieri del centrosinistra tracciano il futuro

CIVITAVECCHIA - «A Civitavecchia si ragiona ancora troppo poco del porto e di come potrebbe espandere le sue potenzialità commerciali attraverso lo sviluppo della logistica». Ne sono convinti i consiglieri del Pd Piendibene, Di Gennaro, De Angelis Scilipoti e Carlo Tarantino i quali, ribadendo la necessità che il polo energetico debba avviarsi all' obsolescenza, sottolineano come «il polo logistico deve essere sviluppato in modo complementare a quello crocieristico, assorbendo il superamento del polo energetico incrementando di almeno tre volte il livello occupazionale che da esso è fin qui derivato. La condizione fondamentale per il lancio della piastra logistica è quella di diventare sempre più competitivi nella filiera dei container e, in prospettiva, pianificare un approdo dedicato nell' ottica di una ulteriore espansione che possa ambire almeno a soddisfare le intere esigenze della nostra regione. Il ruolo di riferimento per l' Italia centrale potrebbe essere ribadito dal rilancio del consorzio Civiter dando seguito alle dichiarazioni d' intenti già sottoscritte da Civitavecchia, Viterbo, Rieti, Terni. Proprio in questo senso, ci impegneremo a dare il nostro contributo per trovare una sintesi tra tutte le forze, politiche e sociali, sulla programmazione di un piano di sviluppo che tenga nella dovuta considerazione le linee guida contenute nei documenti che già nel passato hanno tracciato un percorso che purtroppo tarda a realizzarsi". Per i consiglieri del centrosinistra occorre "una rinnovata sinergia tra tutti gli interpreti in campo (Autorità di Sistema Portuale, Ministeri competenti, Regione, Comune, Asl, Sindacati, Imprese) coinvolgendo la stessa Enel che potrebbe trovare nella logistica- spiegano ancora - l' adempimento degli impegni che si era assunta (ormai molti anni fa) nei confronti della città con la partecipazione al 25% della realizzazione della ex-Darsena Grandi Masse. Nell' ottica di quanto sopra riportato proporremo con una specifica mozione, dato il ruolo di Consiglieri Comunali, che in tempi brevi l' Amministrazione si faccia carico dei seguenti impegni: richiesta immediata di un incontro con i rappresentanti del Ministero competente e con i vertici della Regione Lazio perché si facciano carico degli impegni sottoscritti con la firma del Civiter, riapertura del corridoio commerciale con Viterbo Terni, Rieti per dare corso al congiunto piano di sviluppo che possa portare al porto i traffici derivanti dall' area industriale che gravita intorno al corridoio appenninico ed incontro con Enel - hanno concluso - per definire il soddisfacimento degli obblighi convenzionali sinora inadempiti".



i | reportage

Napoli Est, le rovine della città interrotta "Ma si può ripartire"

Tra industrie dismesse, aree agricole in abbandono, container, serbatoi petroliferi, viadotti e ospedali, c' erano tre ex Comuni: San Giovanni, Barra e Ponticelli. Oggi quel sogno è spezzato

di Antonio di Gennaro e Giuseppe Guida Un viaggio nella crisi urbana sotto i colpi del Covid l' ha fatto il quotidiano Le Monde, con un ciclo di interviste ai sindaci di 14 "ville- monde", le città globali, ed è una storia avvincente dei drammi vissuti, misure prese, visioni e strategie per il dopo, che il coronavirus ha spietatamente sollecitato. Perché, l' abbiamo visto col racconto del Centro direzionale pubblicato su queste pagine lo scorso 2 gennaio: la pandemia ha gettato ombre lunghe sul destino dei grattacieli e dei quartieri d' affari in giro per il mondo, ma è inutile girarci intorno, le difficoltà riguardano la sicurezza della città in quanto tale, a cominciare dalle città- mondo, che sembravano destinate a guidare i destini del globo, al posto dei ferrivecchi obsoleti degli stati nazionali, e all' improvviso si riscoprono luoghi affollati pericolosi e fragili.

Da Tokyo a Montreal Così la signora Yuriko Koike, sindaco di Tokyo racconta come, dosando telelavoro e didattica a distanza, sia riuscita a decongestionare il trasporto pubblico, mentre la sua collega di Barcellona,

Ada Colau, in un' area metropolitana simile a quella di Napoli, parla del suo lavoro per arginare il turismo di massa, limitare la speculazione dei fitti turistici, rivitalizzare i quartieri perché ora " la cosa più importante è coprire i bisogni primari, avere un sistema sanitario pubblico forte e servizi pubblici ben dotati".

In Canada un' altra donna, Valérie Plante, sindaco di Montreal, sottolinea come il Covid " costringa a ripensare il ruolo dello spazio pubblico, delle aree verdi, per mantenere le attività nel cuore dei centri urbani rispettando le distanze fisiche", mentre Andy Burnham, sindaco della Greater Manchester, la seconda area metropolitana del Regno Unito, ha puntato sulla riorganizzazione della macchina amministrativa, per costringere i responsabili dei diversi servizi pubblici a lavorare insieme, dando priorità alla protezione dei soggetti deboli, il supporto alle case di riposo, il reperimento di alloggi singoli per i 1.850 senzatetto della città.

Qui Partenope E Napoli? Nella tragedia epocale in atto, la nostra città come sta messa, come lavora per superare l' emergenza? Con queste domande in testa ci siamo rimessi in auto, convinti ancora che sia la suola delle scarpe il principale strumento per pensare. Nessun dubbio sulla direzione: se il coronavirus ha cambiato il significato degli spazi, lo spazio di Napoli, il suo futuro, è a est, nella città orizzontale, la pianura immensa di terra e acqua, come ti appare dal viadotto della 162, sfumata nella foschia dorata di questo anticipo di primavera.

In questo palinsesto scombinato e rarefatto di industrie dismesse, frammenti agricoli in abbandono, container, serbatoi petroliferi, mulini, viadotti a scavalco verso il nulla, c' erano tre città importanti, cariche di storia. San Giovanni, a inizio ' 900 era uno dei poli industriali più importanti del Mezzogiorno e d' Italia; Ponticelli, con la sua storia di agricoltura prospera e libertà, per quattro volte capace nei secoli di riscattarsi dai signori, e di lanciare l' insurrezione al nazifascismo; l' operosa Barra, con le sue società di mutuo soccorso, il sindacalismo bianco e quello rosso a lavorare insieme, per difendere la cultura e la dignità del lavoro.

Queste tre città, assorbite negli anni ' 20 nel buco nero della Grande Napoli, ospitano il 15 per cento dei napoletani,



sono circa 140.000 i residenti, su 2.000 ettari che fanno il 16 per cento del territorio comunale. Insieme dovrebbero essere uno dei soci di maggioranza del capoluogo, la verità è che non contano un bel niente.



La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

Territorio buco nero E da un buco nero inizia il nostro viaggio, lo sprofondo improvviso tra boati e vapori che s'è aperto d' improvviso una mattina di inizio gennaio nell' area di parcheggio dell' Ospedale del Mare, in mezzo a questo scombino, tra i binari della Circumvesuviana, la rampa d' atterro della 162, le torri del Lotto Zero sullo sfondo. Sembra il cratere scuro d' un ordigno bellico, le automobili inghiottite, le tubature e i sottoservizi esposti all' aria come budella, e invece è solo il cedimento di questa terra fragile e fertile di pianura, zuppa d' acqua e di torba, che un congegno di canalizzazione capillare ha mantenuto nei secoli, ma se non la rispetti non può finire che così.

Lamiere, recinzioni eterne di cantiere ed erbacce sono anche il paesaggio intorno al Parco pubblico " Fratelli de Filippo", 100 ettari di terra fertile, un' area grande come Capodimonte, espropriata più di trent' anni fa per gli standard, anch' essa inspiegabilmente terra di nessuno, come il Parco del resto, in tempi di Covid dovrebbe essere un presidio di salute per i piccoli e le famiglie, 140mila cittadini, e invece è abbandonato per nove decimi a un degrado fisico e vegetazionale irreversibile.

Cimitero industriale A San Giovanni ci aspetta Enzo Morreale, testimone fedele della storia sociale e operaia della città.

Con lui torniamo a quel mare nascosto e negato oltre i binari, il quartiere industriale della Corradini, quasi un secolo di manifattura, chimica, arti meccaniche e vetreria, gli edifici scoperti sono sommersi dalla boscaglia, in una Pompei industriale struggente, sulla riva di un mare dimenticato.

Attorno a noi tutto è deserto e abbandono, le plastiche e i rifiuti portati dalla tempesta. Qui, doveva sorgere il porto turistico per restituire a San Giovanni il suo mare, non se n' è fatto niente, nel frattempo l' **Autorità portuale** continua a tombare il mare davanti, tra poco la penisola della darsena est scaccerà del tutto l' elemento liquido, cambierà ancora la geografia di San Giovanni, da città sul mare a retro-porto, con l' orizzonte davanti a noi minacciosamente chiuso da una nave da crociera alta come un palazzo di 12 piani.

Eppure l' est di Napoli non è un luogo dimenticato, in attesa, privo di progettualità. È, al contrario, un' area che ribolle, di flussi, di attrezzature, di narrazioni e di speranze. La vera immagine di questi luoghi

è quella dell' interruzione, un continuo paesaggio interrotto. A Ponticelli, il Piano Particolareggiato del dopo terremoto, progettato da Marcello Vittorini, fu realizzato per tre quarti. Il rimasuglio di quel progetto interrotto è ancora lì che attende. Un terrain vague sul quale dal 1997 il Comune cerca di attuare, con accordi pubblico- privati, un Programma di recupero urbano, pensato da Carlo Gasparini ma che ogni lustro viene rimaneggiato e di cui oggi non si sa più nulla. Interrotta è la fruibilità del già citato vicino parco Fratelli De Filippo, per anni rimasto chiuso anche se ultimato. Oggi è soltanto in parte praticabile e tenuto vivo da alcune associazioni che curano un orto urbano e dalla presenza del presidio di Emergency. Interrotti sono tutti i progetti lungo l' interfaccia terra- mare, paesaggio privilegiato, a poche centinaia di metri dal centro città, ma negletto come un qua

siasi luogo dello scarto (drosscape, in inglese), da nascondere. La storia spezzata Qui si è fermato il progetto per il nuovo porto turistico di Vigliena, con gli imp

renditori che sono andati via chiedendo persino i danni al Comune. Interrotto, come detto, è il processo di rigenerazione urbana del complesso di fabbriche di archeologia industriale dell' ex Corradini, alle spalle della spiaggia di Vigliena. Interrotti sono i percorsi ciclabili della nuova via Marina che si dissolvono sul Ponte dei Francesi e finiscono nel caos urbano del corso San Giovanni. Interrotto è il processo di rigenerazione della ex Cirio, cominciato con i nuovi edifici che ospitano la Apple Accademy (progettati da Francesco Scardaccione e dai giapponesi di Ishimoto Architectural & Engineering), ma che si è fermato, ancora una volta, sulla fascia a mare, dove è presente quella sorta di cattedrale industriale che è l' edificio principale del complesso, progettato nel 1925 da Angelo Trevisan,

quasi simbolicamente posto all' ingresso di questo grande quartiere a est. Interrotta è l' integrazione dei quartieri di edilizia residenziale pubblica con il tessuto storico: il

Rione Pazzigno, Taverna del Ferro, i complessi Incis, Iacp, Pser. Gli edifici di Taverna del Ferro stanno tentando la riscoperta di una nuova dimensione identitaria con i grandi murales di Maradona e



La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

di " Essere Umani" di Jorit, ma quelle residenze, progettate da Pietro Barucci negli anni '80 secondo modelli post razionalisti già all' epoca superati, compresa la tecnica costruttiva della prefabbricazione pesante, sono ancora degli elementi in

congrui e socialmente critici nel tessuto storico di San Giovanni. Mosaico da riordinare Per ricomporre questa dimensione di un continuo paesaggio interrotto sarebbero necessarie strategie chiare, che stabiliscano le priorità, indirizzin

o i fondi e consentano ai processi di essere portati a compimento. Ricucire, riammagliare, creare cont inuità nella fruibilità degli spazi pubblici e delle attrezzature. Portare a compimento il mosaico di cose cominciate. Creare poi innesti dentro le enclave e lavorare, come sempre, sui bordi: verso il mare, verso la città centrale, verso l' area dei depositi petroliferi e infine verso i paesi vesuviani, ancora più ad est, nella zona rossa del risc

hio vulcanico, nella quale anche gran parte di quest' area ricade. Finora i progetti del Comune si sono dimostrati insufficienti ed inefficaci. Il piano regolatore aveva promesso un' altra storia, questa spiaggia e questo mare come spazio pubblico per la salute e la vita delle persone, un' esigenza basilare pienamente in linea con le strategie urbane dopo il Covid, ma nel frattempo il governo della città s' è dissolto, vent' anni di nulla, 140.000 vite in ostaggio di un a storia interrotta e troppi " fatti urbani" ancora da concludere. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Brindisi Report

Brindisi

Cippato per centrali a biomasse: nuovi traffici dal porto di Brindisi

BRINDISI - Dalle campagne della provincia di Brindisi a una centrale a biomasse. Da oggi (lunedì 29 marzo) si svolge in mare l'ultimo viaggio del cippato ricavato dagli alberi d'ulivo devastati dalla Xylella. Dal porto di Brindisi è partita la prima nave carica di legno ridotto in scaglie variabili da alcuni millimetri a qualche centimetro, utilizzato per produrre energia elettrica. Il nuovo traffico è frutto del connubio fra l'agenzia marittima "Titi Shipping" e la "Ital Bio Energy", azienda con sede a Erchie. La Titi Shipping cura infatti la logistica del trasporto su nave del cippato prodotto dall'azienda brindisina, leader nel settore a livello regionale. "Ci è voluto circa un anno - dichiara Teodoro Titi, titolare della Titi Shipping, a BrindisiReport - per far partire questo progetto, nel rispetto di tutte le procedure autorizzative. Ringrazio per la collaborazione l'**Autorità di sistema portuale** del Mar Adriatico Meridionale, il comando dei vigili del fuoco di Brindisi, la Capitaneria di porto e tutti coloro che ci hanno creduto". Con il supporto della compagnia **portuale** Briamo, in appena 24 ore sono state caricate circa 5,5mila tonnellate di cippato. "Abbiamo lavorato anche di notte - dichiara Titi - per completare le operazioni carico. Tutto sta andando alla perfezione. Abbiamo dimostrato di poter effettuare un servizio di questo tipo, con una tempistica incredibile. Sapendo che le operazioni vengono svolte con tale rapidità, un armatore avrà interesse a venire qui a Brindisi, dove troverà un porto competitivo. Se tutto andrà bene, nel prossimo mese di aprile faremo sicuramente un altro viaggio". L'obiettivo, per adesso, è quello di poter organizzare almeno tre trasporti al mese per i prossimi anni. "Si è aperto un nuovo fronte - spiega Titi - per quanto riguarda le centrali a biomasse (un tipo di centrale elettrica che utilizza l'energia rinnovabile ricavabile dalle biomasse estraendola attraverso diverse tecniche, ndr). Sino ad oggi chi mai poteva pensare all'ulivo come un punto di approvvigionamento di questo prodotto?". Ed è qui che entra in gioco la Ital Bio Energy, azienda fondata nel 2015 da Cosimo Valente (nella foto in alto, sulla destra, accanto a Teodoro Titi). "Inizialmente - dichiara l'imprenditore a BrindisiReport - lavoravamo solo con residui di potatura. Negli ultimi tre anni, con l'avanzare della Xylella, abbiamo avviato l'attività di estirpazione delle piante completamente secche, del tutto prive di vegetazione, seguita dalla triturazione e dal trasporto. Ultimamente ci stanno arrivando moltissime richieste, anche da paesi Nord Europei". L'azienda ha attualmente 30 dipendenti. "Finora - spiega Valente - i trasporti sono avvenuti solo su gomma, come medie di 12 viaggi al giorno. Produciamo e consegniamo il prodotto finito, a livello nazionale. Solo nel mese di marzo abbiamo realizzato circa 150mila quintali di cippato. Per questo primo trasporto via mare siamo riusciti a produrne circa 5,5mila tonnellate in appena sei giorni, andando oltre le nostre aspettative. Inoltre abbiamo continuato a garantire i clienti locali". Da oggi, dunque, si aprono nuove prospettive per l'azienda di Erchie. "Dai terreni fino al porto - afferma Valente - abbiamo adottato tutti i protocolli di disinfezione seppur si tratta solo di ulivi già secchi da tempo. Siamo i primi a svolgere un'attività del genere con il cippato ricavato dalle piante d'ulivo essiccate. Abbiamo dato tutti il massimo per riuscirci".



Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Tavolo su Porto di Gioia e Corap, Spirli: "Al lavoro per nuovi progetti"

Catanzaro - Tavolo tecnico in Regione Calabria dedicato al Porto di **Gioia Tauro**, alla Zona economica speciale (Zes) e al Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive (Corap). Al vertice operativo hanno preso parte il presidente della Regione Calabria, Nino Spirli, la sottosegretaria per il Sud e la Coesione territoriale, Dalila Nesci, l' assessore regionale allo Sviluppo economico, Fausto Orsomarso, e i commissari di **Autorità portuale di Gioia Tauro**, Zes Calabria e Corap, **Andrea Agostinelli**, Rosanna Nisticò e Renato Bellofiore, il capo di Gabinetto, Luciano Vigna, e i dirigenti generali dei dipartimenti Presidenza e Programmazione unitaria, Tommaso Calabrò e Maurizio Nicolai. Spirli: "Abbiamo parlato di futuro" «È la prima volta - spiega Spirli - che tutti gli attori interessati siedono allo stesso tavolo. Abbiamo parlato del futuro del Porto di **Gioia tauro** e della zona industriale e, soprattutto, della possibilità di dare la stura a progetti importanti per quell' area. Siamo la porta d' Europa nel Mediterraneo, ma il Porto di **Gioia** non è ancora riuscito a decollare del tutto. È uno scalo che macina grandi numeri ma che è anche nelle condizioni di decuplicare la propria attività». Il Corap «Per quanto riguarda il Corap - aggiunge il presidente -, il tentativo è quello di salvare una realtà che, tra le altre cose, si occupa anche della depurazione in varie parti della Calabria e che, quindi, svolge un servizio essenziale, di cui non possiamo privarci. Serve, dunque, un' attenzione che, prima d' ora, nessuno ha mai avuto. Non si possono lasciare morire le imprese o i consorzi, ma bisogna trovare il modo di farli vivere per consentire loro di creare sviluppo e benessere per la Calabria». "Corap all' attenzione dei ministri" «Il presidente Spirli e il commissario Bellofiore - sottolinea Nesci in merito al Corap - mi hanno investito della questione, che è già stata portata all' attenzione dei ministri Giorgetti e Carfagna. Quanto alla Zes, ho accolto con favore la proposta del presidente Spirli, che ha messo la commissaria nelle condizioni di lavorare con il dipartimento Programmazione. Questo è un altro segno di concretezza e di collaborazione tra Governo e Regione».



Tavolo tecnico in Regione sul Porto di Gioia Tauro e Corap

Redazione ReggioTV

Tavolo tecnico in Regione Calabria dedicato al Porto di Gioia Tauro, alla Zona economica speciale (Zes) e al Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive (Corap). Al vertice operativo hanno preso parte il presidente della Regione Calabria, Nino Spirlì, la sottosegretaria per il Sud e la Coesione territoriale, Dalila Nesci, l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Fausto Orsomarso, e i commissari di Autorità portuale di Gioia Tauro, Zes Calabria e Corap, Andrea Agostinelli, Rosanna Nisticò e Renato Bellofiore, il capo di Gabinetto, Luciano Vigna, e i dirigenti generali dei dipartimenti Presidenza e Programmazione unitaria, Tommaso Calabrò e Maurizio Nicolai. SPIRLÌ: «ABBIAMO PARLATO DI FUTURO» «È la prima volta - spiega Spirlì - che tutti gli attori interessati siedono allo stesso tavolo. Abbiamo parlato del futuro del Porto di Gioia tauro e della zona mediana industriale e, soprattutto, della possibilità di dare la stura a progetti importanti per quell'area. Siamo la porta d'Europa nel Mediterraneo, ma il Porto di Gioia non è ancora riuscito a decollare del tutto. È uno scalo che macina grandi numeri ma che è anche nelle condizioni di decuplicare la propria attività». IL CORAP «Per quanto riguarda il Corap - aggiunge il presidente -, il tentativo è quello di salvare una realtà che, tra le altre cose, si occupa anche della depurazione in varie parti della Calabria e che, quindi, svolge un servizio essenziale, di cui non possiamo privarci. Serve, dunque, un'attenzione che, prima d'ora, nessuno ha mai avuto. Non si possono lasciare morire le imprese o i consorzi, ma bisogna trovare il modo di farli vivere per consentire loro di creare sviluppo e benessere per la Calabria». «CORAP ALL'ATTENZIONE DEI MINISTRI» «Il presidente Spirlì e il commissario Bellofiore - sottolinea Nesci in merito al Corap - mi hanno investito della questione, che è già stata portata all'attenzione dei ministri Giorgetti e Carfagna. Quanto alla Zes, ho accolto con favore la proposta del presidente Spirlì, che ha messo la commissaria nelle condizioni di lavorare con il dipartimento Programmazione. Questo è un altro segno di concretezza e di collaborazione tra Governo e Regione». 29-03-2021 18:10.



VERTICE OPERATIVO IN REGIONE. PRESENTE LA SOTTOSGREGARIA NESCI

Tavolo tecnico in Regione sul Porto di Gioia Tauro e Corap

Tavolo tecnico in Regione Calabria dedicato al Porto di Gioia Tauro, alla Zona economica speciale (Zes) e al Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive (Corap).
 Al vertice operativo hanno preso parte il presidente della Regione Calabria, Nino Spirlì, la sottosegretaria per il Sud e la Coesione territoriale, Dalila Nesci, l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Fausto Orsomarso, e i commissari di Autorità portuale di Gioia Tauro, Zes Calabria e Corap, Andrea Agostinelli, Rosanna Nisticò e Renato Bellofiore, il capo di Gabinetto, Luciano Vigna, e i dirigenti generali dei dipartimenti Presidenza e Programmazione unitaria, Tommaso Calabrò e Maurizio Nicolai.
SPIRLÌ: «ABBIAMO PARLATO DI FUTURO»
 «È la prima volta - spiega Spirlì - che tutti gli attori interessati siedono allo stesso tavolo. Abbiamo parlato del futuro del Porto di Gioia Tauro e della zona mediana industriale e, soprattutto, della possibilità di dare la stura a progetti importanti per quell'area. Siamo la porta d'Europa nel Mediterraneo, ma il Porto di Gioia non è ancora riuscito a decollare del tutto. È uno scalo che macina grandi numeri ma che è anche nelle condizioni di decuplicare la propria attività».
IL CORAP
 «Per quanto riguarda il Corap - aggiunge il presidente -, il tentativo è quello di salvare una realtà che, tra le altre cose, si occupa anche della depurazione in varie parti della Calabria e che, quindi, svolge un servizio essenziale, di cui non possiamo privarci. Serve, dunque, un'attenzione che, prima d'ora, nessuno ha mai avuto. Non si possono lasciare morire le imprese o i consorzi, ma bisogna trovare il modo di farli vivere per consentire loro di creare sviluppo e benessere per la Calabria».
«CORAP ALL'ATTENZIONE DEI MINISTRI»
 «Il presidente Spirlì e il commissario Bellofiore - sottolinea Nesci in merito al Corap - mi hanno investito

Regione Calabria: tavolo su porto di Gioia Tauro e Corap. Spirli: "al lavoro per nuovi progetti" [VIDEO]

Calabria, vertice operativo in Regione su porto di Gioia Tauro e Corap. Presente la sottosegretaria Nesci

Tavolo tecnico in Regione Calabria dedicato al Porto di **Gioia Tauro**, alla Zona economica speciale (Zes) e al Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive (Corap). Al vertice operativo hanno preso parte il presidente della Regione Calabria, Nino Spirli, la sottosegretaria per il Sud e la Coesione territoriale, Dalila Nesci, l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Fausto Orsomarso, e i commissari di **Autorità portuale di Gioia Tauro**, Zes Calabria e Corap, **Andrea Agostinelli**, Rosanna Nisticò e Renato Bellofiore, il capo di Gabinetto, Luciano Vigna, e i dirigenti generali dei dipartimenti Presidenza e Programmazione unitaria, Tommaso Calabrò e Maurizio Nicolai. "È la prima volta - spiega Spirli - che tutti gli attori interessati siedono allo stesso tavolo. Abbiamo parlato del futuro del Porto di **Gioia tauro** e della zona industriale e, soprattutto, della possibilità di dare la stura a progetti importanti per quell' area. Siamo la porta d' Europa nel Mediterraneo, ma il Porto di **Gioia** non è ancora riuscito a decollare del tutto. È uno scalo che macina grandi numeri ma che è anche nelle condizioni di decuplicare la propria attività". "Per quanto riguarda il Corap - aggiunge il presidente -, il tentativo è quello di salvare una realtà che, tra le altre cose, si occupa anche della depurazione in varie parti della Calabria e che, quindi, svolge un servizio essenziale, di cui non possiamo privarci. Serve, dunque, un' attenzione che, prima d' ora, nessuno ha mai avuto. Non si possono lasciare morire le imprese o i consorzi, ma bisogna trovare il modo di farli vivere per consentire loro di creare sviluppo e benessere per la Calabria". "Il presidente Spirli e il commissario Bellofiore - sottolinea Nesci in merito al Corap - mi hanno investito della questione, che è già stata portata all' attenzione dei ministri Giorgetti e Carfagna. Quanto alla Zes, ho accolto con favore la proposta del presidente Spirli, che ha messo la commissaria nelle condizioni di lavorare con il dipartimento Programmazione. Questo è un altro segno di concretezza e di collaborazione tra Governo e Regione".



Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Regione, tavolo su porto Gioia e Corap, Spirli: "A lavoro per nuovi progetti"

Vertice operativo in Regione su Porto di Gioia Tauro, Zona economica speciale (Zes) e Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive (Corap)

redazione

Vertice operativo in Regione dedicato al Porto di Gioia Tauro, alla Zona economica speciale (Zes) e al Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive (Corap). Un incontro al quale hanno preso parte il presidente della Regione Calabria, Nino Spirli, la sottosegretaria per il Sud e la Coesione territoriale, Dalila Nesci, l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Fausto Orsomarso, e i commissari di Autorità portuale di Gioia Tauro, Zes Calabria e Corap, Andrea Agostinelli, Rosanna Nisticò e Renato Bellofiore, il capo di Gabinetto, Luciano Vigna, e i dirigenti generali dei dipartimenti Presidenza e Programmazione unitaria, Tommaso Calabrò e Maurizio Nicolai. "È la prima volta - spiega Spirli - che tutti gli attori interessati siedono allo stesso tavolo. Abbiamo parlato del futuro del Porto di Gioia tauro e della zona industriale e, soprattutto, della possibilità di dare la stura a progetti importanti per quell' area. Siamo la porta d' Europa nel Mediterraneo, ma il Porto di Gioia non è ancora riuscito a decollare del tutto. È uno scalo che macina grandi numeri ma che è anche nelle condizioni di decuplicare la propria attività. Per quanto riguarda il Corap - aggiunge il presidente - il tentativo è quello di salvare una realtà che, tra le altre cose, si occupa anche della depurazione in varie parti della Calabria e che, quindi, svolge un servizio essenziale, di cui non possiamo privarci. Serve, dunque, un' attenzione che, prima d' ora, nessuno ha mai avuto. Non si possono lasciare morire le imprese o i consorzi, ma bisogna trovare il modo di farli vivere per consentire loro di creare sviluppo e benessere per la Calabria" "Il presidente Spirli e il commissario Bellofiore - sottolinea Nesci in merito al Corap - mi hanno investito della questione, che è già stata portata all' attenzione dei ministri Giorgetti e Carfagna. Quanto alla Zes, ho accolto con favore la proposta del presidente Spirli, che ha messo la commissaria nelle condizioni di lavorare con il dipartimento Programmazione. Questo è un altro segno di concretezza e di collaborazione tra Governo e Regione".



Controlli a tappeto nei porti e aeroporti sardi per il rispetto delle normative anti-covid

Redazione

OLBIA. Sono ripresi da lunedì 22 marzo i controlli realizzati dal Corpo forestale della Regione per vigilare sul rispetto delle regole stabilite per l'emergenza sanitaria da Covid-19. Tra le ore 18 del 27 marzo e le ore 18 del 28 marzo, sono stati effettuati 2.543 controlli negli scali aeroportuali e portuali: 917 nell' aeroporto di Cagliari e 313 in quello di Alghero; 687 nel porto di **Olbia**, 204 in quello di **Porto** Torres, 162 a Cagliari, 170 a Golfo Aranci. Sono state notificate 19 contestazioni (10 a Cagliari, 6 ad **Olbia** e 3 a Golfo Aranci) tutte per mancanza di giustificato motivo. Sono stati effettuati anche 98 controlli nel territorio, con due contestazioni a Nuoro per allontanamento ingiustificato. © Riproduzione non consentita senza l'autorizzazione della redazione.



L'Unione Sarda

Cagliari

Sciopero. Mancato rinnovo del contratto: sit-in a Cagliari e Porto Torres

Trasporto merci, due mobilitazioni nell' Isola

Anche in Sardegna i lavoratori del trasporto merci e della logistica hanno incrociato le braccia. Lo sciopero nazionale di due giorni promosso per ieri e oggi ha visto nell' Isola due sit-in organizzati al **porto** di **Cagliari** e in quello di **Porto** Torres nella prima giornata di mobilitazione.

Blocco dei servizi Autisti, corrieri, magazzinieri, impiegati collegati direttamente o indirettamente alla logistica ed al trasporto delle merci si fermeranno quindi per due giorni per protestare contro l' interruzione della trattativa per il rinnovo del contratto di settore. «È l' ennesimo schiaffo ai lavoratori che, sin dall' inizio della pandemia, hanno continuato a svolgere la loro attività con grande senso di responsabilità, garantendo la tenuta sociale di un intero Paese in lockdown hanno spiegato i segretari Filt Cgil e Fit Cisl Massimiliana Tocco e Corrado Pani sottolineando che «l' approvvigionamento delle merci essenziali e non essenziali, con il costante e puntuale rifornimento di generi alimentari, di farmaci e delle merci a domicilio anche attraverso gli acquisti on line, ha contribuito a mitigare gli effetti delle restrizioni per i cittadini».

Scontro Nonostante tutto ciò, e persino a fronte delle sporadiche e brevissime battute d' arresto che hanno caratterizzato un settore sostanzialmente in attivo, le associazioni di categoria avanzano richieste pretestuose che mortificano i lavoratori e la stessa dignità del lavoro.

«La riduzione dei diritti, il mancato riconoscimento economico di alcuni istituti contrattuali e dello stesso aumento auspicato nel rinnovo del contratto, il tentativo di scardinare il principio della clausola sociale - concludono Tocco e Pani - sono i nodi critici della trattativa che il sindacato, rispedendo al mittente le richieste pretestuose della controparte, auspica riparta al più presto senza che vengano messi in discussione diritti irrinunciabili».



«Nuovo edificio in Fiera Si può bloccare la concessione edilizia»

Lucio D' Amico «Adesso dalle parole ai fatti! Vediamo come andrà a finire. Speriamo che alla fine vinca Messina». Il leader di Sicilia Futura Beppe Picciolo prende spunto da quella che definisce «una bellissima pagina della Gazzetta del Sud nella quale il 99% dei messinesi intervenuti al dibattito chiedono che la città si riappropri del suo mare». «Qui non c'entra la politica - spiega Picciolo -, nessuna primogenitura verrà rivendicata. C'è solo il desiderio di poter decidere in libertà. E adesso? Adesso che abbiamo preso coscienza che dei 2,5 km di lungomare a disposizione della città, di cui parlava l'altra sera a "Scirocco" su Rtp il presidente Mega, in realtà gli 80 metri del "fu" teatro in Fiera rappresentano il 50 per cento di tutto il fronte a mare del centro cittadino, visto che il resto, dal Cavalcavia al Baby Park è inaccessibile. Adesso che la questione delle ripermetrazione delle aree di competenza dell' **Autorità** di **sistema** portuale è tornata cruciale. Adesso, è l'ora delle scelte». Picciolo sottolinea che, al momento, l'atto concreto è l'interrogazione presentata dal gruppo consiliare di Sicilia Futura: «È importante capire bene la posizione della Amministrazione comunale su un tema così sentito dalla città», insiste l'ex deputato regionale.

Nell'interrogazione, rivolta al dirigente del Dipartimento Urbanistica del Comune di Messina, i consiglieri Pietro La Tona, Nino Interdonato e Francesca Cacciola chiedono di sapere: 1) «Visto che l'opera progettata nell'area fieristica, sottoposta a vincolo paesaggistico, è comunque ubicata a meno di 150 metri dal mare e che la sagoma, l'altezza, l'area di sedime e l'involucro edilizio non coincidono con la preesistente struttura, se non ritengono, previa attività istruttoria e immediata sospensione dei lavori, di annullare in autotutela la concessione edilizia rilasciata, anche in considerazione della palese violazione dell'articolo 51 del 753 del 1980. 2) Se le ragioni di convenienza economica consentono di demolire e ricostruire ovvero di effettuare esclusivamente opere di restauro e risanamento dell'involucro edilizio esistente».

Sicilia Futura ha già presentato lo scorso 10 marzo una mozione avente ad oggetto "Un nuovo patto per l'affaccio a mare di Messina".

Mozione che è stata discussa ieri in Consiglio ma è stata bocciata con 9 contrari, 8 astensioni e 5 voti favorevoli (i tre del gruppo più Dino Bramanti della Lega e Libero Gioveni di FdI). «Noi andremo avanti comunque - spiega il capogruppo La Tona -, vedremo cosa succederà, speriamo solo che uno degli spazi più belli della città non diventi solo luogo per uffici e parcheggi al servizio dei dipendenti dell' **Autorità** portuale».

La mozione di Sicilia Futura intanto viene respinta in Consiglio comunale.



Quel degrado che impera alla foce dell' Annunziata

Laura Simoncini L' incantevole scenario dello Stretto che nel Settecento ha ispirato i viaggiatori del Grand Tour suscita ancora oggi grande emozione e stupore. Al Parcheggio Annunziata est, alle spalle di villa Sabin e del Baby Park il panorama è di quelli da mozzare il fiato.

Peccato però che alla bellezza del nostro mare si contrapponga una vera e propria discarica a cielo aperto dove viene abbandonato di tutto senza alcun rispetto.

L' intera area è circondata da immondizia: buste, spazzatura, piatti, bicchieri e bottiglie di plastica, abiti, scarpe e lattine. Non mancano vetri in frantumi e persino bidoni, latte arrugginite e materiale di risulta che giacciono lì chissà da quanto tempo, in barba ad ogni forma di decoro urbano. L' area è immersa nel degrado ed è stata abbandonata perfino un' imbottitura in gommapiuma, mentre erbe infestanti fanno tutto il resto.

Lo scenario è davvero desolante, nonostante nel 2016 sia stata affissa l' ordinanza che ha interdetto l' accesso alle aree demaniali marittime, a monte e a valle della scarpata antistante il parcheggio Annunziata est.

Un provvedimento firmato dall' allora commissario straordinario dell' **Autorità** portuale di Messina Antonino De Simone, emesso a seguito dell' avanzamento dello stato di erosione della scarpata prospiciente, antistante l' area demaniale marittima dove insiste il parcheggio Annunziata Est.

Eppure alcuni cittadini sembrano infischiarne del divieto trasformando l' intera area in una vera e propria pattumiera. Sacchetto dopo sacchetto cresce a dismisura il numero dei rifiuti abbandonanti, senza contare che spazzatura e oggetti di ogni tipo sono stati gettati lungo la scogliera a pochi metri dal mare.

Veri e propri atti di inciviltà duri a morire e totale assenza di amore per la città che qui, come in altre zone del territorio, vengono compiuti a danno dell' ambiente e della comunità.

Fenomeni di dissesto ma discariche a cielo aperto create da incivili.



Lettera alla Carfagna: nel Recovery anche approdi e Zes

Giusy CaminitiVILLA **SAN GIOVANNI** L'Amministrazione risponde alle polemiche suscitate dalla mancata richiesta di inserire nel Recovery lo spostamento degli approdi a sud e i progetti licenziati all'unanimità del consiglio comunale, pubblicando sulla propria pagina Facebook la lettera inviata alla ministra Carfagna.

«Ecco le richieste dell'amministrazione comunale per l'inserimento nel Recovery Plan. Non solo Ponte, ma anche approdi a Sud, allargamento Zes e indennizzo economico per il danno ambientale, l'inquinamento e il disagio subito dalla città per l'attraversamento».

Innanzitutto, l'Amministrazione rivendica nella lettera il «ruolo di primo piano in ogni progetto che riguardi il collegamento stabile della Calabria e della Sicilia, tale da partecipare come attore principale alle dinamiche di redazione, elaborazione e di predisposizione dell'organico processo di sviluppo del Meridione».

Così, nel rappresentare anche le istanze delle minoranze consiliari espresse nella Commissione Piano strategico, l'Amministrazione chiede «al fine di risolvere gli annosi problemi di inquinamento ambientale, acustico e atmosferico che flagellano il territorio comunale da oltre 50 anni: realizzazione del Ponte sullo Stretto; realizzazione dei nuovi approdi a Sud dell'attuale **porto di Villa San Giovanni** per evitare che il traffico, leggero e pesante, da e per la Sicilia, entri nel tessuto urbano cittadino; ristoro economico per il danno ambientale e per i disagi legati al traffico subito dalla città di **Villa San Giovanni** negli ultimi decenni; ampliamento della zona Zes portuale per ricomprendere la zona industriale, naturale retro-**porto** della città, al fine di godere delle agevolazioni fiscali e tributarie presupposto per lo sviluppo economico del territorio», allegando delibere di giunta e consiliari. La facente funzione, che firma la lettera, chiede anche alla ministra Carfagna un incontro personale. Non ci sta il capogruppo del Partito Democratico Salvatore Ciccone che, stesso mezzo, risponde: «Nei fatti si è smentito chi ha cambiato o disatteso le proprie decisioni del mese di agosto e dicembre 2020. Chi paga per queste sviste e chi è pagato per procurarle? A dicembre abbiamo inviato un masterplan con studi e fasi di realizzazione tutte stimate, anche se non era il caso di indicare costi nell'occasione. Fatte salve le "missioni" a Roma, le discese ardite e le risalite veloci, quello che colpisce è il costo per i contribuenti e cittadini in termini sociali e di prospettiva. Siamo tornati al teatro buffo di inizio legislatura e il gobbo, come il gattopardo, è sempre presente». La facente funzione Richichi: un indennizzo economico per il danno ambientale.



AdSP Stretto, Mega: "Collegamento Messina-Reggio Calabria a gestione pubblica"

I pendolari dello Stretto, coloro che si spostano per lavoro e per studio tra Messina e Reggio Calabria, sono tornati a far sentire la propria voce in un appello al governo. Denunciando lo stato di abbandono e la mancanza di un servizio di collegamento tra i porti delle due città che rimangono clamorosamente isolate nel fine settimana dalle ore 17,00 creando gravi disagi ai pendolari, molti del settore sanitario e delle forze dell'ordine, che lavorano nei turni serali e notturni anche il sabato e la domenica. "Una problematica non secondaria che si trascina da decenni" già oggetto in passato di un appello all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto al Ministero dei Trasporti, spiega dalle pagine Facebook il presidente dell'AdSP, Mario Mega. "Il primo lockdown della primavera dello scorso anno mise in evidenza in maniera ancora più marcata le condizioni in cui sono costretti a vivere migliaia di lavoratori mostrando la fragilità e l'insufficienza di un sistema di mobilità che non salvaguarda in alcun modo i loro diritti" - Continua il presidente dell'ente portuale - "Tropo spesso si confondono le problematiche dell'attraversamento dello Stretto di Messina per i collegamenti di lunga percorrenza con quelli dei collegamenti urbani tra le due città rivierasche, tanto vicine fisicamente quanto lontane nella pratica che rischiano, paradossalmente, di trovare un loro peggioramento se nelle scelte che si andranno a fare non si considereranno tempi e costi per il loro soddisfacimento futuro". Le corse effettuate con le navi veloci, già limitate durante la settimana sia nel numero che nella fascia oraria (con impossibilità di muoversi dalle 22.00 alle 6.00 circa del mattino successivo, diventano merce rara nel fine settimana con l'arresto dei collegamenti alle ore 17.00". Eppure spiega il presidente dell'AdSP molti dei pendolari sono turnisti, dipendenti delle forze dell'ordine o sanitari, che lavorano anche nei turni serali e notturni anche il sabato e la domenica con tutti i disagi che queste limitazioni comportano. "Purtroppo l'Autorità di Sistema Portuale non ha competenze sui servizi di trasporto offerti sullo Stretto" - specifica Mega- "L'impegno, sancito nel POT," -"resta quello di aumentare gli accosti per consentire l'aumento dell'offerta e soprattutto migliorare gli spazi di sosta e di attesa agli imbarchi". Sulla competenza dell'AdSP continua : " il legislatore dovrà porre rimedio se si vorrà veramente intervenire per cambiare l'inerzia del sistema e far diventare la mobilità tra Reggio Calabria e Messina, ma in generale tra la Sicilia e la Calabria, uno strumento di sviluppo economico e di integrazione tra i territori" Un primo passo avanti sembrava essere stato fatto dal Parlamento nello scorso autunno quando in sede di conversione del Decreto Agosto era stato approvato un emendamento che estendeva alla tratta Messina Reggio Calabria il servizio pubblico da attuarsi con il Contratto di programma Parte Servizi tra lo Stato e la società Rete Ferroviaria Italiana Spa. In sostanza con questa modifica normativa il collegamento veloce tra le città di Messina e Reggio Calabria dovrà essere garantito da RFI al pari del collegamento espletato sulla tratta Messina-Villa San Giovanni. Ma a fronte di un "incremento del numero delle corse tra Messina e Villa San Giovanni nulla è cambiato per i collegamenti tra Messina e Reggio Calabria" - sottolinea il presidente - "sembrebbe che RFI sia intenzionata ad interrompere il servizio da settembre prossimo. Da qui la necessità della modifica delle normative per la gestione della mobilità dei passeggeri e delle merci sullo Stretto, incentrata sul controllo pubblico. Si tratta di un "tematica che deve essere affrontata in maniera distinta dalla querelle ponte si/ponte no e che soprattutto non può più essere considerata di secondario rilievo attesa la valenza sociale ed i risvolti che essa comporta sulla vita dei cittadini delle due città che sono molto più integrate nei fatti di quanto, nei palazzi romani, molti credano nonostante le difficoltà ed il costo degli spostamenti". "Tornerò di nuovo a rappresentare la problematica al Ministero sperando





Corriere Marittimo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

che nel contempo questo loro appello sia raccolto anche dai parlamentari dei due territori che bene potranno più di me incidere proponendo nuove ed ulteriori modifiche normative che consentano di attivare un nuovo modello di gestione della mobilità dei passeggeri e delle merci sullo Stretto, incentrato in prevalenza sull'iniziativa ma soprattutto sul controllo del pubblico, che risolva anche i problemi dei pendolari ed aiuti veramente l'integrazione tra le Città di Messina e di Reggio Calabria".

Augusta: porto del futuro per l'economia?

Redazione

AUGUSTA Se l'Italia volesse giocare un ruolo geopolitico nel Mediterraneo punterebbe su Augusta come porto hub e nei porti del sud d'Italia. Non è nuovo l'interesse che l'America prima e la Cina poi hanno manifestato per il porto di Augusta, per la sua posizione baricentrica tra il canale di Suez e Gibilterra. È questo il commento di Marina Noè, presidente di Assoporto Augusta a proposito dell'iniziativa dei sindaci di Augusta e Gioia Tauro di avviare una sinergia tra i porti. Abbiamo dovuto assistere -continua- ad un completo disinteresse della politica italiana nel Mediterraneo, non molti decenni fa l'Italia era leader per l'Europa nei rapporti con i paesi a sud d'Europa, ruolo di fatto ceduto alla Francia e alla Germania che, sempre più, stanno presenziando nei paesi di questo mare. Per poter sedere ancora ai tavoli delle potenze mondiali, serve secondo Assoporto Augusta promuovere iniziative che rafforzino la complicità tra i diversi soggetti che popolano la vasta area del sud: Augusta rappresenta l'ultimo avamposto italiano per il corridoio trans-europeo, ma allo stesso modo il primo porto di collegamento con il resto del mondo. Proprio queste sue caratteristiche, probabilmente, l'hanno costretta a giocare un ruolo marginale, perché diversamente avrebbe potuto offuscare le potenzialità di altri porti ovvero avrebbe potuto svolgere un ruolo preponderante nell'alleanza atlantica. Il rinnovato interesse di Francia e Germania potrebbe rappresentare, sempre secondo la Noè, una svolta se a livello europeo si decidesse d'investire in infrastrutture come il ponte sullo Stretto, nelle reti ferroviarie e nelle autostrade del mare, riaffermando la potenza del Meridione. Non ci sarà sviluppo duraturo in questo paese se non inizieremo a ragionare per macro aree. La cabina di regia che sarebbe dovuta nascere per le politiche portuali in Italia avrebbe dovuto avere proprio questo ruolo e, di fatto, la riorganizzazione dei porti, non è ancora compiuta, manca questo tassello, forse il più importante. Dovremo smettere di farci la guerra tra poveri e cominciare a ragionare come sistema paese prima e come sistema europeo dopo. Apprezziamo pertanto lo sforzo fatto -conclude Marina Noè- convinti che questa sia la giusta direzione e proponiamo di attivare oltre ai fondi del Recovery fund, anche i progetti europei, che non sono mai stati attivati dalla Sicilia, come ebbe a dire il commissario europeo della rete Ten-t in visita ad Augusta.



Interfaccia da 35 mln per il porto di Palermo

ANTONIO GIORDANO

Ricucire la ferita tra **porto** e città di **Palermo** realizzando una nuova interfaccia con passerelle, spazi e verde che possa fare da cerniera tra la città e la sua infrastruttura. Opera da 35 milioni di euro chiamata «Interfaccia» è stata presentata nel corso di un webinar organizzato dall'Autorità portuale della Sicilia occidentale guidata da Pasqualino Monti. Il concorso di idee è stato bandito nel 2018 e vinto dallo Studio «Valle 3.0». I principali elementi progettuali che caratterizzano l'intervento sono: nuovi spazi e immobili polifunzionali completi di servizi per migliorare l'accoglienza per passeggeri e camionisti, sia delle condizioni di lavori degli operatori portuali; sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, finalizzati a evitare le commistioni tra traffico gommato e passeggeri; nuove aree di parcheggio capaci di dare accoglienza e riparo a un numero significativo di veicoli pesanti e autovetture in attesa dell'imbarco (liberando la zona di via Crispi dove attualmente attendono con pesanti refluenze sul traffico cittadino); sistemi di controllo e varchi mirati a elevare il livello di sicurezza.

Aree verdi per migliorare la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani e portuali. Il progetto si sviluppa per circa 400 metri lungo la Via Crispi, su una superficie di circa 52 mila metri quadrati compresa tra il molo S. Lucia e il Molo Vittorio Veneto.

«Si tratta di un progetto che non sarà eclatante», ha detto Emanuela Valle, architetto dello studio presentando il progetto, «che servirà a ricucire la città con il suo **porto**, rifunzionalizzando le funzioni del **porto** e della città che si affaccia sul **porto**». Il progetto prevede delle passerelle e dei passaggi a diversi livelli in base alle funzioni se rivolte alla città o al **porto**.

(riproduzione riservata)



Musumeci: Sicilia attrattiva con le infrastrutture

«La Sicilia deve diventare attrattiva e per essere attrattiva ha bisogno di infrastrutture strategiche all'interno del bacino euro-afro-asiatico che ha nuovamente guadagnato centralità e non è più luogo di frontiera». Lo ha detto il presidente della Regione siciliana, Nello Musumeci, partecipando alla presentazione del progetto Interfaccia per il porto di Palermo.

«Ma la Sicilia continua ad essere marginale in Europa e nel Mediterraneo», ha aggiunto Musumeci, «come si fa a predisporre una strategia di infrastrutture su un territorio di cui non si conosce il ruolo e la funzione che dovrà svolgere nei prossimi trenta anni.

Prima si fissa l'obiettivo e poi si mettono in campo le risorse per raggiungerlo. Cosa vuole fare il governo nazionale del Mezzogiorno di Italia? Ci si dica cosa si vuole fare delle grandi infrastrutture in Sicilia».

«Serve una progettazione strategica che Roma deve avviare in un confronto sereno con le regioni del Mezzogiorno», ha aggiunto Musumeci. (riproduzione riservata)



La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Musumeci rilancia «Confronto Ue-Roma sulle infrastrutture»

palermo. «Sulle grandi infrastrutture Roma e Bruxelles ci dicano cosa vogliono fare del Sud».

Lo ha detto ieri il governatore Nello Musumeci, intervenendo alla presentazione dei nuovi investimenti dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia Occidentale. Musumeci ha spiegato: «In Sicilia non si realizzano opere pubbliche degne di rilievo da diverse decine di anni. Le carenze infrastrutturali sono il frutto del grande "partito della rassegnazione", che ha costretto la Sicilia a restare nella marginalità rispetto al continente europeo. Per riacquistare centralità, la nostra Isola deve diventare attrattiva e ha bisogno di infrastrutture strategiche. Il bacino euro-afro-asiatico torna ad essere luogo di aggregazione, ma la Sicilia è marginale in Europa e nel Mediterraneo».

Il governatore si è chiesto: «Cosa vuole fare il governo nazionale del Sud? Quale deve essere il nostro rapporto strategico con l' Africa, col Medio Oriente? Vogliamo fare del rapporto con l' Africa una potenzialità, una risorsa? Ce lo dica Roma, ma ce lo dica anche Bruxelles - ha aggiunto - .

Ecco perché il collegamento stabile sullo Stretto non può essere considerato un capriccio. Senza, non ci potrà essere Alta velocità. Da anni chiedo ai governi di Roma cosa intendono fare della portualità siciliana. In Sicilia non c' è un porto hub. Sulle grandi infrastrutture serve un confronto senza pregiudizi tra Commissione Ue, governo centrale e governo regionale».



Presentato il progetto esecutivo dell' interfaccia tra porto e città

Una nuova modalità di fruizione del mare, con zone aperte alla cittadinanza, strutture per l' accoglienza dei crocieristi e spazi destinati allo svolgimento di attività socio -culturali

PALERMO - Un nuovo link tra la città e il suo mare, con aree aperte alla cittadinanza, strutture per i crocieristi e spazi con destinazione socio -culturale. Questa l' idea dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale per il futuro della città, in un' ottica di rigenerazione urbana orientata al futuro.

Il progetto esecutivo per l' interfaccia porto -città, presentato nella giornata di ieri nel corso di un evento online, è stato finanziato con fondi Cef, Connecting Europe Facility, tra i più ricchi strumenti di finanziamento dell' Ue. A illustrare il progetto il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, il presidente della Regione siciliana, Nello Musumeci, il coordinatore europeo del Corridoio ScanMed Pat Cox, per il Gruppo Alleanza progressista di Socialisti e Democratici al Parlamento Europeo, Giuseppe Ferrandino, il presidente della IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) Raffaella Paita, l' economista senior e founder di Pts Clas Spa, Roberto Zucchetti, il responsabile Progetti della Commissione europea (Inea, Innovation and Networks Executive Agency) Juste Zvirblyte, il segretario generale Med Ports Association Luca Lupi, l' architetto progettista Emanuela Valle di Valle 3.0 e l' ingegnere Salvatore Acquista, direttore tecnico dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale.

L' interfaccia rappresenta il luogo dove gli utenti cambiano di stato - da cittadini diventano passeggeri (e viceversa) - e traduce il concetto di organismo "bifronte", posto cioè sulla soglia della città, porta di accesso e luogo di mediazione tra il **sistema** del porto e la trama urbana. Al **sistema** di interfaccia è demandata la funzione di ridurre la separazione visiva e fisica della città dal suo waterfront.

Il lavoro dell' Authority è stato premiato con il cofinanziamento della Commissione europea per l' importo complessivo di 1.484.900 che ha coperto la quota di spese di progettazione definitiva ed esecutiva presentata ieri.

"L' azione - ha detto Monti - riguarda la progettazione delle infrastrutture dedicate all' accesso stradale e alla movimentazione di autocarri e merci all' interno del terminal multimodale Ro -Ro, nuove aree di parcheggio per camion, nuovi marciapiedi, rinforzo del molo ma anche altre infrastrutture come aree verdi, cantieri di controllo e cancelli, coperture a sbalzo.

Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto, del decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all' imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino, e una riorganizzazione funzionale degli spazi".

Per Monti è emersa "la necessità di avere un piano industriale del **sistema** Mezzogiorno e il bisogno di far dialogare tra loro modalità di trasporto differenti in una terra infrastrutturalmente arretrata che deve essere avamposto e non periferia d' Europa.

L' AdSP comincia a raccogliere i frutti di una visione che mette insieme locale e globale".

Il costo dell' intero intervento è pari a 35 milioni (finanziati), mentre per la progettazione sono stati impegnati 1.484.900 euro (Fondi Cef). La durata prevista dei lavori è di 18 mesi a partire da ottobre 2021.

"In poco più di tre anni - ha sottolineato ancora Monti - il piano di investimenti per i porti di Palermo





Quotidiano di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

e Termini Imerese è stimato nell'ordine di oltre 400 milioni di euro. Di questi, 35 milioni serviranno per l'interfaccia porto -città (progetto su cui è stato ottenuto il finanziamento europeo), altri 36 per le opere di dragaggio e altri 26 per il Molo trapezoidale. E ancora: 120 milioni per il bacino da 150 mila Tpl, 2 milioni per la banchina Sammuzzo e il terminal aliscafi, circa 30 milioni per la riqualificazione della stazione marittima che inaugureremo il prossimo giugno, 92 per i consolidamenti delle banchine, 4 per la riqualificazione del porticciolo di Sant' Erasmo e 5,5 per le opere di protezione a mare dello stesso. A Termini, invece, i finanziamenti inglobano i 25 milioni del sopraflutto, i 26 del sottoflutto, i 36 del dragaggio e i 16 della rifioritura della mantellata, cioè la sistemazione della scogliera di protezione. In totale, nei quattro porti dell' AdSP gli investimenti salgono a 530 milioni".

Sulla dotazione infrastrutturale dell' Isola e sull'annosa questione del Ponte sullo Stretto è poi intervenuto il presidente della Regione, Nello Musumeci. "In Sicilia - ha detto - non si realizzano opere pubbliche degne di rilievo da diverse decine di anni. Le carenze infrastrutturali sono il frutto del grande 'partito della rassegnazione', che ha costretto la Sicilia a restare nella marginalità rispetto al continente europeo. Per riacquistare centralità, la nostra Isola deve diventare attrattiva e per essere attrattiva ha bisogno di infrastrutture strategiche. Il collegamento stabile sullo Stretto non può essere considerato un capriccio.

Senza di esso, non ci potrà essere alta velocità né sul gommato né sul ferrato.

Sulle grandi infrastrutture serve un confronto senza pregiudizi tra Commissione europea, Governo centrale e Governo regionale. L'idea di Sicilia che abbiamo matura in una prospettiva mediterranea".

Cartaicligitals. 11.25C i\$2 OS,OCii Digital* syec 12 ag,oec. In attesa che arrivi questo confronto, il grande piano di sviluppo dei porti della Sicilia occidentale rappresenta un punto di partenza importantissimo. Soprattutto per la città di Palermo. "L' **Autorità** di **sistema portuale** - ha commentato il sindaco Leoluca Orlando - in città ha prodotto importantissimi risultati, dalla riqualificazione di Sant' Erasmo, al nuovo waterfront, un'opera complessiva di riqualificazione delle aree di interfaccia tra il porto e il centro storico della città che ha visto sempre grande sintonia con l'Amministrazione comunale".

(Sito) Adnkronos

Palermo, Termini Imerese

Porti, Monti (Adsp): 'Piano investimento da oltre 400mIn per Palermo e Termini Imerese'

"Complessivamente, in poco più di tre anni, il piano di investimenti per i porti di Palermo e Termini Imerese è stimato nell' ordine di oltre 400 milioni di euro ". A renderlo noto è stato il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale Pasqualino Monti nel corso della presentazione del progetto per la nuova interfaccia del porto di Palermo. Di questi 400 milioni, ha spiegato, " 35 milioni serviranno per l' interfaccia porto-città (progetto su cui è stato ottenuto il finanziamento europeo), altri 36 per le opere di dragaggio e altri 26 per il Molo trapezoidale . E ancora, 120 milioni per il bacino da 150 mila Tpl, 2 milioni per la banchina Sammuzzo e il terminal aliscafi , circa 30 milioni per la riqualificazione della stazione marittima che inaugureremo il prossimo giugno, 92 per i consolidamenti delle banchine , 4 per la riqualificazione del porticciolo di Sant' Erasmo e 5,5 per le opere di protezione a mare dello stesso. A Termini , invece, i finanziamenti inglobano i 25 milioni del sopraflutto , i 26 del sottoflutto , i 36 del dragaggio e i 16 della rifioritura della mantellata , cioè la sistemazione della scogliera di protezione. In totale, nei quattro porti dell' Adsp gli investimenti salgono a 530 milioni: sono già state collaudate opere per 298 milioni e tutte le altre sono in corso. Gran parte dei cantieri (55 quelli aperti) chiuderà nel 2021. Per gli interventi più impegnativi, si riguarda per step al 2023/24".



Presentata la nuova interfaccia del porto di Palermo, progetto da 35 mln

Verde, percorsi separati, terrazze e passerelle. Sarà così la nuova 'interfaccia' del porto di Palermo. Il progetto, realizzato da Valle 3.0 e presentato oggi in modalità telematica, avrà un costo di 35 milioni di cui quasi 1,5 milioni (Fondi Cef) per la progettazione. I lavori dovrebbero partire ad ottobre del 2021 per concludersi in 18 mesi. Il progetto, ha spiegato il presidente dell'**Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia occidentale Pasqualino Monti "riguarda la progettazione delle infrastrutture dedicate all'accesso stradale e alla movimentazione di autocarri e merci all'interno del terminal multimodale Ro-Ro, nuove aree di parcheggio per camion, nuovi marciapiedi, rinforzo del molo ma anche altre infrastrutture come aree verdi, cantieri di controllo e cancelli, coperture a sbalzo". "Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto, del decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all'imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino, e una riorganizzazione funzionale degli spazi". Monti ha poi sottolineato come l'azione dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale "ha dimostrato, negli ultimi tre anni come sia possibile, anche in Sicilia, ottenere e spendere in maniera mirata i fondi europei, un puzzle di strumenti complementari a sostegno di diverse tipologie di interventi che si legano e si fondono insieme per potenziare la rete. Niente cattedrali nel deserto ma solo opere decise dal mercato, determinanti per creare economia reale". "L'Europa mette a disposizione per le infrastrutture e i trasporti una nuova ondata di risorse e la prima opportunità è data del Cef 2 già a giugno - ha evidenziato il coordinatore europeo del Corridoio ScanMed Pat Cox - il fulcro del lavoro del corridoio è quello di riunire gli attori rilevanti dell'Ue, nazionali, regionali e locali, per sviluppare progetti e priorità che contribuiranno a raggiungere la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti. Per il prossimo periodo finanziario dell'Ue 2021-2027 sarà fondamentale lavorare attraverso tutti i livelli di governo per stabilire progetti adeguati al fine di raggiungere l'obiettivo di completare la rete centrale Ten-T entro il 2030". "In Sicilia - ha concluso il presidente della Regione Nello Musumeci - non si realizzano opere pubbliche degne di rilievo da diverse decine di anni. Le carenze infrastrutturali sono il frutto del grande 'partito della rassegnazione' che ha costretto la Sicilia a restare nella marginalità rispetto al continente europeo. Per riacquistare centralità, la nostra Isola deve diventare attrattiva e per essere attrattiva ha bisogno di infrastrutture strategiche. Il bacino euro-afro-asiatico torna ad essere luogo di aggregazione, ma la Sicilia è rimasta marginale in Europa e nel Mediterraneo".



Porti: investimenti per 400 mln su Palermo e Termini Imerese

(ANSA) - PALERMO, 29 MAR - Sarà inaugurata il prossimo 25 giugno la nuova stazione marittima del Porto di Palermo. L'opera di ristrutturazione è costata 26 milioni di milioni di euro e i lavori sono durati due anni. Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale (AdSP), Pasqualino Monti, durante la presentazione del progetto "Interfaccia", la riqualificazione delle aree che separano il porto di Palermo dal centro storico cittadino. "Complessivamente, in poco più di tre anni - ha detto Monti - il piano di investimenti per i porti di Palermo e Termini Imerese è stimato nell'ordine di oltre 400 milioni di euro. Di questi, 35 milioni serviranno per l'interfaccia porto-città (progetto su cui è stato ottenuto il finanziamento europeo), altri 36 per le opere di dragaggio e altri 26 per il Molo trapezoidale. E ancora: 120 milioni per il bacino da 150 mila Tpl, 2 milioni per la banchina Sammuzzo e il terminal aliscafi, 92 per i consolidamenti delle banchine, 4 per la riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmo e 5,5 per le opere di protezione a mare dello stesso. A Termini, invece, i finanziamenti inglobano i 25 milioni del sopraflutto, i 26 del sottoflutto, i 36 del dragaggio e i 16 della rifioritura della mantellata, cioè la sistemazione della scogliera di protezione. In totale, nei quattro porti dell'AdSP gli investimenti salgono a 530 milioni: sono già state collaudate opere per 298 milioni e tutte le altre sono in corso. Gran parte dei cantieri (55 quelli aperti) chiuderà nel 2021. Per gli interventi più impegnativi, si traguarda per step al 2023/24". (ANSA).



Porti: Autorità Palermo presenta la rigenerazione del fronte mare

Verde, terrazze, passerelle: "il cittadino diventa passeggero"

(ANSA) - PALERMO, 29 MAR - Un processo di rinascita del fronte a mare portuale-urbano. Un' opera di complessiva riqualificazione delle aree di interfaccia che separano il porto di Palermo dal centro storico cittadino, con un investimento di 35 milioni, di cui quasi un milione e mezzo - per la progettazione - finanziati dalla Commissione europea. Il progetto esecutivo "Interfaccia", realizzato da Valle 3.0, è stato presentato oggi all' Europa dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale (**AdSP**), Pasqualino Monti, a seguito di un concorso di idee bandito nel 2018. La riqualificazione dell' area segue il modello di riconversione in ottica turistico-culturale, nonché di rifunzionalizzazione degli spazi e degli accessi. I principali elementi progettuali che caratterizzano l' intervento sono: nuovi spazi e immobili polifunzionali completi di servizi per migliorare l' accoglienza per passeggeri e camionisti, sia delle condizioni di lavori degli operatori portuali; sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, finalizzati a evitare le commistioni tra traffico gomma e passeggeri; nuove aree di parcheggio capaci di dare accoglienza e riparo a un numero significativo di veicoli pesanti e autovetture in attesa dell' imbarco (al momento in parte accumulate sulla via Crispi con pesanti refluenze sul traffico cittadino); sistemi di controllo e varchi mirati a elevare il livello di sicurezza. Aree verdi per migliorare la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani e portuali. Il progetto, elaborato coerentemente alle previsioni del Piano regolatore portuale e secondo le indicazioni fornite dal Piano integrato di Trasformazione portuale, si sviluppa longitudinalmente per circa 400 metri lungo la Via Crispi, su una superficie di circa 52.000 metri quadrati compresa tra il molo S. Lucia e il Molo Vittorio Veneto. "L' azione - spiega Monti - riguarda la progettazione delle infrastrutture dedicate all' accesso stradale e alla movimentazione di autocarri e merci all' interno del terminal multimodale Ro-Ro, nuove aree di parcheggio per camion, nuovi marciapiedi, rinforzo del molo ma anche altre infrastrutture come aree verdi, cantieri di controllo e cancelli, coperture a sbalzo. Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto, del decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all' imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino, e una riorganizzazione funzionale degli spazi". (ANSA).



Porti: Autorità Palermo presenta rigenerazione fronte mare

(ANSA) - PALERMO, 29 MAR - Un processo di rinascita del fronte a mare **portuale**-urbano. Un' opera di complessiva riqualificazione delle aree di interfaccia che separano il porto di Palermo dal centro storico cittadino, con un investimento di 35 milioni, di cui quasi un milione e mezzo - per la progettazione - finanziati dalla Commissione europea. Il progetto esecutivo "Interfaccia", realizzato da Valle 3.0, è stato presentato oggi all' Europa dal presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale (**AdSP**), Pasqualino Monti, a seguito di un concorso di idee bandito nel 2018. La riqualificazione dell' area segue il modello di riconversione in ottica turistico-culturale, nonché di rifunzionalizzazione degli spazi e degli accessi. I principali elementi progettuali che caratterizzano l' intervento sono: nuovi spazi e immobili polifunzionali completi di servizi per migliorare l' accoglienza per passeggeri e camionisti, sia delle condizioni di lavori degli operatori portuali; sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, finalizzati a evitare le commistioni tra traffico gommato e passeggeri; nuove aree di parcheggio capaci di dare accoglienza e riparo a un numero significativo di veicoli pesanti e autovetture in attesa dell' imbarco (al momento in parte accumulate sulla via Crispi con pesanti refluenze sul traffico cittadino); sistemi di controllo e varchi mirati a elevare il livello di sicurezza. Aree verdi per migliorare la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani e portuali. Il progetto, elaborato coerentemente alle previsioni del Piano regolatore **portuale** e secondo le indicazioni fornite dal Piano integrato di Trasformazione **portuale**, si sviluppa longitudinalmente per circa 400 metri lungo la Via Crispi, su una superficie di circa 52.000 metri quadrati compresa tra il molo S. Lucia e il Molo Vittorio Veneto. "L' azione - spiega Monti - riguarda la progettazione delle infrastrutture dedicate all' accesso stradale e alla movimentazione di autocarri e merci all' interno del terminal multimodale Ro-Ro, nuove aree di parcheggio per camion, nuovi marciapiedi, rinforzo del molo ma anche altre infrastrutture come aree verdi, cantieri di controllo e cancelli, coperture a sbalzo. Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto, del decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all' imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino, e una riorganizzazione funzionale degli spazi". (ANSA).



Porti, a Palermo una nuova 'Interfaccia' da 35 milioni

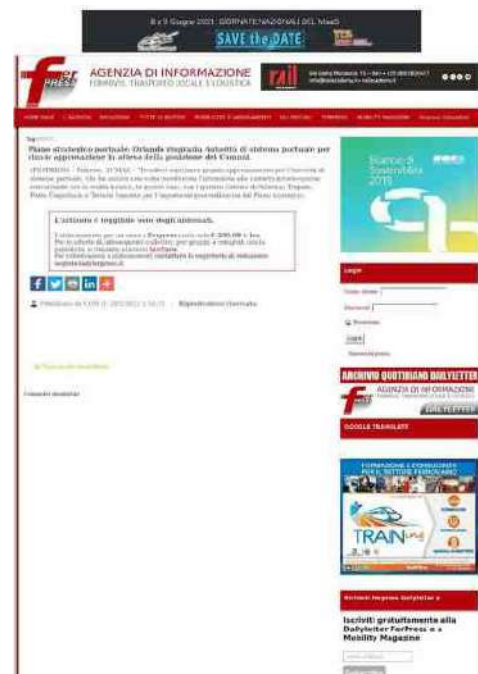
audiopress

PALERMO (ITALPRESS) - Ricucire la ferita tra porto e città di **Palermo** realizzando una nuova interfaccia con passerelle, spazi e verde che possa fare da cerniera tra la città e la sua infrastruttura. Opera da 35 milioni di euro chiamata "Interfaccia" e presentata oggi nel corso di un webinar organizzato dall' **Autorità portuale** della Sicilia occidentale guidata da **Pasqualino Monti**. Il concorso di idee è stato bandito nel 2018 e vinto dallo Studio "Valle 3.0". I principali elementi progettuali che caratterizzano l' intervento sono: nuovi spazi e immobili polifunzionali completi di servizi per migliorare l' accoglienza per passeggeri e camionisti, sia delle condizioni di lavori degli operatori portuali; sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, finalizzati a evitare le commistioni tra traffico gommato e passeggeri; nuove aree di parcheggio capaci di dare accoglienza e riparo a un numero significativo di veicoli pesanti e autovetture in attesa dell' imbarco (liberando la zona di via Crispi dove attualmente attendono con pesanti refluenze sul traffico cittadino); sistemi di controllo e varchi mirati a elevare il livello di sicurezza. Aree verdi per migliorare la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani e portuali. Il progetto, elaborato coerentemente alle previsioni del Piano regolatore **portuale** e secondo le indicazioni fornite dal Piano integrato di Trasformazione **portuale**, si sviluppa longitudinalmente per circa 400 metri lungo la Via Crispi, su una superficie di circa 52.000 metri quadrati compresa tra il molo S. Lucia e il Molo Vittorio Veneto. "Si tratta di un progetto che non sarà eclatante", ha detto Emanuela Valle, architetto dello studio presentando il progetto, "che servirà a ricucire la città con il suo porto, rifunzionalizzando le funzioni del porto e della città che si affaccia sul porto". Il progetto prevede delle passerelle e dei passaggi a diversi livelli in base alle funzioni se rivolte alla città o al porto. Altro obiettivo migliorare "l' ultimo miglio" ovvero quella zona mista tra porto e città che oggi è nettamente separata. "Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto; decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all' imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino e una riorganizzazione funzionale degli spazi", ha spiegato il presidente dell' **Autorità portuale** di **Palermo**, **Pasqualino Monti**. (ITALPRESS).



Piano strategico portuale: Orlando ringrazia Autorità di sistema portuale per rinvio approvazione in attesa della posizione dei Comuni

(FERPRESS) Palermo, 29 MAR Desidero esprimere grande apprezzamento per l'**Autorità** di **sistema** portuale, che ha ancora una volta manifestato l'attenzione alla corretta interlocuzione istituzionale con le realtà locali e, in questo caso, con i quattro Comuni di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese per l'importante provvedimento del Piano strategico. Su questo fondamentale atto di programmazione, tutti e quattro i comuni stanno definendo accuratamente l'istruttoria tecnica e non hanno ancora fatto pervenire all'**Autorità** del **sistema** portuale la posizione definitiva delle rispettive Amministrazioni. L'**Autorità** portuale ha ritenuto, proprio in considerazione della complessità dell'attività istruttoria e del particolare momento pandemico che vivono gli uffici dei Comuni, di rinviare l'approvazione del documento, a conferma di uno spirito di collaborazione forte e con importanti risultati nell'interesse delle città e dell'intera Sicilia occidentale. Lo dichiara il sindaco di Palermo, Leoluca Orlando. Il sindaco Orlando, interpretando i sentimenti degli altri sindaci, ha inoltre espresso apprezzamento per l'**Autorità** del **sistema** portuale, che a Palermo ha prodotto importantissimi risultati, dalla riqualificazione di Sant'Erasmus, al nuovo waterfront della città di Palermo, un'opera complessiva di riqualificazione delle aree di interfaccia tra il porto e il centro storico della città che ha visto sempre grande sintonia con l'Amministrazione comunale. Anche il documento strategico confermerà questo spirito di collaborazione istituzionale tra l'Amministrazione comunale di Palermo, gli altri Consigli comunali e l'**Autorità** portuale.



Turismo e verde, il porto cambia volto

La riqualificazione da 35 milioni per integrare la vita della città con quella dei viaggiatori. Previsti corridoi per gli automezzi, passerelle sopraelevate per i pedoni e tante idee green e n

Ci sono quattrocento metri, fra il molo Santa Lucia e quello di Vittorio Veneto, che cambieranno la fisionomia del fronte del **porto**. Un'opera da 35 milioni di euro, finanziata dall'Europa, in grado di offrire alla città e all'economia del mare uno svolgimento più ordinato e moderno.

Progetto e intervento ieri sono stati presentati in modalità telematica nel corso di un meeting di due ore al quale sono stati collegate numerose personalità politiche nazionali ed europee. L'obiettivo di questa nuova operazione che riqualifica le strutture portuali è quella di meglio integrare quella terra di mezzo in cui il cittadino incontra il passeggero, in cui la vita della città interagisce con quella dei viaggiatori, in cui l'area urbana permea quella portuale. Per questo nascono corridoi per i mezzi, e passerelle per i pedoni: una separazione che ha a che fare anche con la sicurezza, argomento ormai indispensabile quando si parla di sistemi di trasporto.

Accanto al traffico Ro-Ro (merci) e quello Ro Pax (passeggeri), in via Crispi si sovrappone il settore crocieristico. La riqualificazione dell'area segue chiaramente il modello di riconversione in ottica turistico-culturale, nonché di rifunzionalizzazione degli spazi e degli accessi: i lavori a partire dal prossimo ottobre dureranno sino alla primavera del 2023.

La zona, (il progetto da 1,4 milioni è dello studio Valle 3.0) prevede fette di verde, scale, ascensori, terrazze. Immobili polifunzionali serviranno a migliorare l'accoglienza per viaggiatori e camionisti. Ci saranno sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, nuove aree di parcheggio per veicoli pesanti e autovetture in attesa. Quest'ultimo aspetto contribuirà a decongestionare il traffico che attualmente si sedimenta sulla via Crispi.

Il progetto si sviluppa in lungo per circa 400 metri, corrispondenti ai due ingressi, e su una superficie di circa 52.000 metri quadrati. I flussi carrabili e quelli pedonali saranno nettamente separati, come sono stati distinti gli accessi dei passeggeri pedonali dal traffico dei mezzi pesanti. Questa separazione è resa possibile dai progettisti «sollevando» da terra tutto ciò che riguarda la viabilità pedonale, sopraelevando le funzioni, dedicate ai cittadini e ai passeggeri a 7 metri.

«L'area di interfaccia città-**porto**-si legge in un documento - è stata configurata come un insieme di spazi pubblici a diverse quote che permettono di superare il confine tra **porto** e città e consentono alle funzioni urbane di riappropriarsi degli affacci al mare».

Il sistema del verde a terra si configura come un parco urbano lungo via Crispi, sostituendosi alla recinzione esistente e formando una ampia zona aperta dove trovano spazio attività commerciali e ricreative. In queste fasce a verde si costruiranno cinque piccoli edifici denominati «periscopi», che ospitano in maniera alternata funzioni logistiche e sistemi di risalita e che si sviluppano su 3 piani. Al piano superiore è posizionata la nuova terrazza sul mare che collega con un sistema di passerelle aeree la stazione marittima e quella Ro-Ro. A questo livello si trovano i servizi commerciali a servizio della città e dei passeggeri e il deposito bagagli. A 12 metri di altezza una copertura garantirà ombreggiamento all'area di accumulo dei veicoli in attesa di essere imbarcati sui traghetti. Il sistema interfaccia ha in testa al suo sviluppo un edificio situato alla destra di Varco Amari, disposto su tre livelli, che ospita le biglietterie al



piano terra e gli uffici della polizia e della guardia di finanza ai due livelli superiori, mentre al piano cantinato è previsto un parcheggio. I passeggeri in partenza, attraverso i sistemi di risalita (scale, scale mobili ed ascensori), andranno al livello sopraelevato



Giornale di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

dove, mediante le passatoie arriveranno ai punti di imbarco. I passeggeri con veicolo al seguito dovranno accedere al **porto** tramite i varchi Santa Lucia e Amari a loro dedicati, dove viene effettuato un primo controllo per poi procedere nelle aree di pre-accumulo e, al momento opportuno, attraversare i gates per accedere a bordo. Stessa cosa per i mezzi pesanti. Il presidente dell'Autorità portuale, Pasqualino Monti, che ha intercettato e guidato l'arrivo dei finanziamenti (oggi discuterà col sindaco Orlando nel corso di una diretta streaming sulla pagina facebook di Extroart), così ha commentato nel corso dell'incontro di ieri: «Il Sud che innova e produce apre un quadro di nuovi scenari in una logica internazionale, perché l'Ue sostiene la ripresa economica degli stati membri iniettando milioni di euro da spendere per l'infrastrutturazione della rete e dei suoi nodi, strade, autostrade, linee ferroviarie. E porti. Abbiamo dimostrato negli ultimi tre anni - conclude Monti - come sia possibile, anche in Sicilia, ottenere e spendere in maniera mirata i fondi europei. Niente cattedrali nel deserto ma solo opere decise dal mercato, determinanti per creare economia reale».

AdSP del Mare di Sicilia occidentale: Presentato all' Europa il progetto esecutivo di interfaccia porto-città

Redazione

Verde, percorsi separati, terrazze, passerelle: dove il cittadino diventa passeggero E' stato presentato oggi in modalità telematica il progetto esecutivo 'Interfaccia' - La ristrutturazione delle vie di accesso al **porto** core di **Palermo** e le sue interazioni con l' ambiente urbano'. Il progetto è stato realizzato da Valle 3.0, a seguito di un concorso di idee bandito dall' AdSP del Mare di Sicilia occidentale nel 2018. L' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale investe risorse per realizzare un nuovo link tra la città e il suo mare con aree aperte alla cittadinanza, strutture per i crocieristi e spazi con destinazione socio-culturale. Dal **porto**, dunque, arriva un messaggio di rigenerazione urbana e un' architettura-filtro sarà la nuova interfaccia. Il progetto esecutivo è stato finanziato con fondi Cef, Connecting Europe Facility, tra i più ricchi strumenti di finanziamento dell' UE: è nato per migliorare la competitività industriale, creare crescita economica e lavoro, e migliorare l' accessibilità anche dei paesi periferici. Annota, tra le sue priorità, quella di intervenire sull' infrastrutturazione dei nodi centrali e globali della rete TEN-T (Trans-European Networks - Transport) per rendere tali reti

interconnesse, sostenibili, efficienti e caratterizzate da alte prestazioni. Alla presentazione sono intervenuti, con il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale Pasqualino Monti e con il presidente della Regione siciliana Nello Musumeci, il coordinatore europeo del Corridoio ScanMed Pat Cox; per il Gruppo Alleanza progressista di Socialisti e Democratici al Parlamento Europeo, l' onorevole Giuseppe Ferrandino; il presidente della IX Commissione (Trasporti, Poste E Telecomunicazioni) Raffaella Paita, l' economista senior e founder di Pts Clas spa Roberto Zucchetti, il responsabile Progetti della Commissione europea (INEA, Innovation and Networks Executive Agency) Juste Zvirblyte; il segretario generale Med Ports Association Luca Lupi, l' architetto progettista Emanuela Valle di Valle 3.0 e l' ingegnere Salvatore Acquista, direttore tecnico dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale. L' interfaccia rappresenta il luogo dove gli utenti cambiano di stato - da cittadini diventano passeggeri (e viceversa) - e traduce il concetto di organismo 'bifronte', posto cioè sulla soglia della città, porta di accesso e luogo di mediazione tra il sistema del **porto** e la trama urbana. Al sistema di interfaccia è demandata la funzione di ridurre la separazione visiva e fisica della città dal suo waterfront. Nel processo di rinascita in atto del fronte a mare portuale-urbano, l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stabilito di procedere con quest' opera di complessiva riqualificazione delle aree di interfaccia che separano il **porto** di **Palermo** dal centro storico cittadino. Il lavoro dell' Authority è stato premiato con il cofinanziamento della Commissione europea per l' importo complessivo di 1.484.900,00 che ha coperto la quota di spese di progettazione definitiva ed esecutiva presentata oggi. Il commento di Pasqualino Monti al termine del webinar: 'Due ore di serrati interventi da cui emergono, prepotenti, alcuni aspetti: la necessità di avere un piano industriale del sistema Mezzogiorno e il bisogno di far dialogare tra loro modalità di trasporto differenti in una terra infrastrutturalmente arretrata che deve essere avamposto e non periferia d' Europa. L' AdSP comincia a raccogliere i frutti di una visione che mette insieme locale e globale'. Poi il progetto. 'L' azione - spiega Monti - riguarda la progettazione delle infrastrutture dedicate all' accesso stradale e alla movimentazione di autocarri e merci all' interno del terminal multimodale Ro-Ro, nuove aree di parcheggio per



camion, nuovi marciapiedi, rinforzo del molo ma anche altre infrastrutture come aree verdi, cantieri di controllo e cancelli, coperture a sbalzo. Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto, del decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi



Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

di attesa all' imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino, e una riorganizzazione funzionale degli spazi'. Costo dell' intero intervento: 35 milioni (finanziati); per la progettazione: 1.484.900,00 (Fondi Cef) Durata dei lavori: 18 mesi a partire da ottobre 2021 'Il Sud che innova e produce - riprende Monti - apre un quadro di nuovi scenari in una logica internazionale, perché l' Ue sostiene la ripresa economica degli stati membri iniettando milioni di euro da spendere per l' infrastrutturazione della rete e dei suoi nodi, strade, autostrade, linee ferroviarie. E porti. L' azione dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale ha dimostrato negli ultimi tre anni come sia possibile, anche in Sicilia, ottenere e spendere in maniera mirata i fondi europei, un puzzle di strumenti complementari a sostegno di diverse tipologie di interventi, che si legano e si fondono insieme per potenziare la rete. Niente cattedrali nel deserto ma solo opere decise dal mercato, determinanti per creare economia reale. E, in questo caso, per restituire il mare ai palermitani, facendo comprendere come il porto non sia una servitù bensì una risorsa. Secondo quanto ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, le nostre infrastrutture devono essere adeguate ai bisogni delle imprese e dei cittadini, soprattutto tenendo conto delle gravi disuguaglianze sociali e territoriali che affliggono l' Italia, con una inaccettabile distanza tra Nord e Sud'. Ancora Monti: 'Complessivamente, in poco più di tre anni, il piano di investimenti per i porti di Palermo e Termini Imerese è stimato nell' ordine di oltre 400 milioni di euro. Di questi, 35 milioni serviranno per l' interfaccia porto-città (progetto su cui è stato ottenuto il finanziamento europeo), altri 36 per le opere di dragaggio e altri 26 per il Molo trapezoidale. E ancora: 120 milioni per il bacino da 150 mila Tpl, 2 milioni per la banchina Sammuzzo e il terminal aliscafi, circa 30 milioni per la riqualificazione della stazione marittima che inaugureremo il prossimo giugno, 92 per i consolidamenti delle banchine, 4 per la riqualificazione del porticciolo di Sant' Erasmo e 5,5 per le opere di protezione a mare dello stesso. A Termini, invece, i finanziamenti inglobano i 25 milioni del sopraflutto, i 26 del sottoflutto, i 36 del dragaggio e i 16 della rifioritura della mantellata, cioè la sistemazione della scogliera di protezione. In totale, nei quattro porti dell' AdSP gli investimenti salgono a 530 milioni: sono già state collaudate opere per 298 milioni e tutte le altre sono in corso. Gran parte dei cantieri (55 quelli aperti) chiuderà nel 2021. Per gli interventi più impegnativi, si riguarda per step al 2023/24'. 'Siamo la coda dell' importante Corridoio scandinavo-mediterraneo - conclude Monti - siamo un nodo fondamentale per il prossimo futuro. Riscontriamo un forte interesse per investimenti pubblici e privati e, coniugando management e visione, stiamo attuando un piano per il bene della città e dell' economia marittima portuale complessiva'. E Pat Cox: 'L' Europa mette a disposizione per le infrastrutture e i trasporti una nuova ondata di risorse, e la prima opportunità è data del CEF 2 già a giugno. Il fulcro del lavoro del corridoio è quello di riunire gli attori rilevanti dell' UE, nazionali, regionali e locali per sviluppare progetti e priorità che contribuiranno a raggiungere la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti. Per il prossimo periodo finanziario dell' UE 2021-2027 sarà fondamentale lavorare attraverso tutti i livelli di governo per stabilire progetti adeguati al fine di raggiungere l' obiettivo di completare la rete centrale TEN-T entro il 2030'. 'In Sicilia non si realizzano opere pubbliche degne di rilievo da diverse decine di anni. Le carenze infrastrutturali sono il frutto del grande 'partito della rassegnazione', che ha costretto la Sicilia a restare nella marginalità rispetto al continente europeo. Per riacquistare centralità, la nostra Isola deve diventare attrattiva e per essere attrattiva ha bisogno di infrastrutture strategiche. Il bacino euro-afro-asiatico torna ad essere luogo di aggregazione, ma la Sicilia è rimasta marginale in Europa e nel Mediterraneo', ha detto il presidente della Regione Siciliana, Nello Musumeci, intervenendo all' incontro webinar organizzato dall' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale. Dopo avere espresso apprezzamento al presidente Pasqualino Monti per la iniziativa e il progetto di ammodernamento del porto di Palermo, il governatore si è chiesto: 'Cosa vuole fare il governo nazionale del Mezzogiorno d' Italia? Qual deve essere il nostro rapporto strategico con l' Africa, col Medioriente? Vogliamo continuare a fare della Sicilia la terra d' approdo di giovani disperati che lasciano il loro Paese

in cerca dell' Eldorado o vogliamo fare del rapporto con l' Africa una potenzialità, una risorsa? Ce lo dica Roma, ma ce lo dica anche Bruxelles. Ecco perché il collegamento stabile sullo Stretto non può essere considerato



Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

un capriccio. Senza di esso, non ci potrà essere alta velocità né sul gommato né sul ferrato. Da anni chiedo ai governi di Roma cosa intendono fare della portualità siciliana. In Sicilia non c'è un porto hub, questa è un'umiliazione. Quanto lavoro daremmo ai siciliani, quanta competizione eserciterebbe la Sicilia rispetto al Medioriente! Sulle grandi infrastrutture serve un confronto senza pregiudizi tra Commissione europea, governo centrale e governo regionale. L'idea di Sicilia che abbiamo matura in una prospettiva mediterranea'. Raffaella Paita: 'Siamo al fianco dei progetti migliori. Il Sud rappresenta una priorità del governo'. Conclude l'architetto Emanuela Valle di Valle 3.0: 'Il progetto proposto, incentrato sul tema del rinnovamento urbano sostenibile, si propone di ricucire il rapporto tra la città e il porto, ricostruendo l'identità marittima della città e ponendosi l'obiettivo di migliorare il grado di interazione tra ambito portuale e sistema urbano circostante'. IL PROGETTO DI INTERFACCIA L'interfaccia rappresenta il luogo dove gli utenti cambiano di stato: da cittadini diventano passeggeri. Questo cambio di condizione avviene tramite il disegno dei flussi e attraverso lo studio della accessibilità all'interno di una parte così così importante e sensibile del porto, area questa che si configura come porto 'permeabile'. Come tale, l'area ha la finalità di aumentare la permeabilità tra spazi urbani e portuali coerentemente alle esigenze di safety and security delle funzioni dello stesso. A Palermo il fulcro originario del porto ha perso, nel tempo, non soltanto centralità logistico-produttiva, ma anche potere simbolico d'immagine, trasformando l'agglomerato cittadino a esso collegato in un contesto prettamente urbano di fatto avulso dal mare. Al tempo stesso, la minore frequentazione con gli spazi portuali, protratta negli anni, ha lasciato sbiadire la familiarità che buona parte degli abitanti aveva con essi. Il porto è diventato così, in molti casi, una zona opaca. Allo stato attuale, il traffico di unità miste Ro-Ro e Ro-Pax rappresenta la componente principale del movimento passeggeri e merci dello scalo palermitano, costituendo una rete di importanza fondamentale nel panorama delle Autostrade del Mare nel Mediterraneo Occidentale, con collegamenti giornalieri verso i principali porti nazionali, incluse tratte locali verso le isole minori della regione. A questi flussi giornalieri si sovrappone il settore crocieristico; il porto di Palermo è, infatti, tra i primi porti italiani per il traffico di navi da crociera. La riqualificazione dell'area segue chiaramente il modello di riconversione in ottica turistico-culturale, nonché di rifunzionalizzazione degli spazi e degli accessi. I principali elementi progettuali che caratterizzano l'intervento sono: Nuovi spazi e immobili polifunzionali completi di servizi volti al miglioramento sia dell'accoglienza per passeggeri e camionisti, sia delle condizioni di lavoro degli operatori portuali; Sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, finalizzati a evitare le commistioni tra traffico gommato e passeggeri; Nuove aree di parcheggio capaci di dare accoglienza e riparo a un numero significativo di veicoli pesanti e autovetture in attesa dell'imbarco (al momento in parte accumulate sulla via Crispi con pesanti refluenze sul traffico cittadino); Sistemi di controllo e varchi mirati a elevare il livello di sicurezza. Aree verdi per migliorare la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani e portuali. Il progetto, elaborato coerentemente alle previsioni del Piano regolatore portuale e secondo le indicazioni fornite dal Piano integrato di Trasformazione portuale, si sviluppa longitudinalmente per circa 400 m lungo la Via Crispi, su una superficie di circa 52.000 mq compresa tra il molo S. Lucia e il Molo Vittorio Veneto. I flussi carrabili e quelli pedonali sono stati nettamente separati, come sono stati distinti gli accessi dei passeggeri pedonali dal traffico dei mezzi pesanti. Questa netta distinzione è stata risolta 'sollevando' da terra tutto ciò che riguarda la viabilità pedonale sopraelevando le funzioni, dedicate ai cittadini e ai passeggeri, alla quota +7.00 m. L'area di interfaccia città-porto è stata configurata come un sistema di spazi pubblici a diverse quote che permettono di superare il confine tra porto e città e consentono alle funzioni urbane di riappropriarsi degli affacci al mare. L'interfaccia assolve questo compito su più livelli: Sistema del verde a quota 0.00 lungo via Crispi Sistema delle passeggiate e delle funzioni miste città-porto a quota 7.00 Sistema delle coperture ombreggianti a quota 12.00 Il sistema del verde a quota +0.00 si configura come un parco urbano lungo via Crispi, sostituendosi alla recinzione esistente e formando una ampia zona aperta

dove trovano spazio attività commerciali e ricreative. Alla quota 0.00 nelle aree verdi trovano luogo 5 piccoli edifici denominati 'periscopi', che ospitano in maniera alternata funzioni logistiche e sistemi di risalita e che si sviluppano su



Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

3 piani. Oltre a quello previsto dall' altra parte di via Crispi a servizio del sovrappasso. Alla quota +7.00 è posizionata la nuova terrazza sul mare che collega con un sistema di passerelle aeree la stazione marittima sul molo Vittorio Veneto e la nuova stazione Ro-Ro prevista sul molo Piave. A questo piano si trovano i servizi commerciali a servizio della città e dei passeggeri e il deposito bagagli. Il sistema di brise soleil, posto a quota 12.00 e che si sviluppa su una superficie pari a circa 5000 mq, funge da sistema di ombreggiamento sia per la nuova piazza che guarda il mare che per il sistema di accumulo dei veicoli in attesa di essere imbarcati sui traghetti. Il sistema interfaccia ha in testa al suo sviluppo un edificio situato alla destra di Varco Amari, disposto su 3 livelli, che ospita le biglietterie al piano terra e gli uffici della Polizia e della Guardia di Finanza ai due livelli superiori, mentre al piano cantinato è previsto un parcheggio. All' estremità nord del sistema interfaccia si trova un parcheggio a raso con 74 posti auto oltre a un' area dove i passeggeri in partenza possono far scendere gli accompagnatori, affinché all' interno del **porto** accedano solo i veicoli che si devono imbarcare, eliminando di fatto tutto il flusso pedonale alla quota 0.00. All' estremità sud, a destra del varco Amari, antistante l' edificio delle biglietterie, si trova un altro parcheggio a raso con 84 posti auto. ECCO COME CI SI IMBARCHERA' I passeggeri in partenza, attraverso i sistemi di risalita (scale, scale mobili ed ascensori), salgono al livello +7.00, dove mediante le passerelle giungono alla stazione marittima e al Terminal Ro.Ro per effettuare tutte le procedure di imbarco. I passeggeri muniti di veicolo accedono al **porto** tramite i varchi S. Lucia e varco Amari a loro dedicati, dove viene effettuato un primo controllo per poi procedere nelle aree di pre-accumulo e, al momento opportuno, attraversare i gates per imbarcarsi. I mezzi pesanti accedono all' area del **porto** dal varco S. Lucia e si raccolgono sul grande piazzale del pre-accumulo prima di imbarcarsi sui traghetti. Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=82403>.

IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

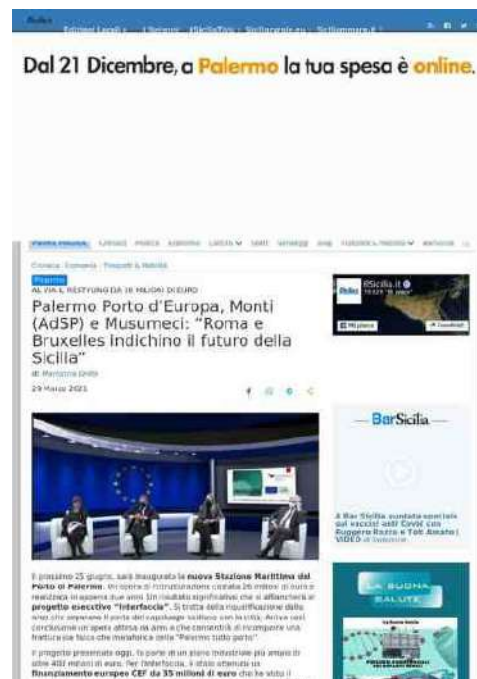
Palermo Porto d' Europa, Monti (AdSP) e Musumeci: "Roma e Bruxelles indichino il futuro della Sicilia"

Al via il restyling da 36 milioni di euro

Marianna Grillo

29 Marzo 2021 Il prossimo 25 giugno, sarà inaugurata la nuova Stazione Marittima del Porto di Palermo . Un' opera di ristrutturazione costata 26 milioni di euro e realizzata in appena due anni. Un risultato significativo che si affiancherà al progetto esecutivo "Interfaccia" . Si tratta della riqualificazione delle aree che separano il porto del capoluogo siciliano con la città. Arriva così conclusione un' opera attesa da anni e che consentirà di ricomporre una frattura sia fisica che metaforica della "Palermo tutto porto". Il progetto presentato oggi, fa parte di un piano industriale più ampio di oltre 400 milioni di euro. Per l' Interfaccia, è stato ottenuto un finanziamento europeo CEF da 35 milioni di euro che ha visto il riconoscimento a pieni voti di un un lavoro di qualità e con una visione più ampia. Un' eccellenza che però, fa notare il Presidente della Regione Siciliana, Nello Musumeci, deve fare i conti con una sostanziale mancanza di chiarezza e di idee a livello politico sia nazionale che europeo. " La Sicilia è una terra di rassegnati e la cattiva politica ha fatto in modo che questa terra restasse inchiodata a 50 anni fa. Il partito della rassegnazione ha provocato una ferita che ci ha costretti a restare nella

marginalità. L' iniziativa del Presidente dell' Autorità Portuale, **Pasqualino Monti** , pone l' accento su un tema fondamentale. Come possiamo predisporre una strategia infrastrutturale su un territorio di cui non conosciamo il ruolo nella strategia politica futura? L' ho chiesto al Ministro Carfagna, lo chiedo al Presidente del Consiglio Mario Draghi. Cosa vuole fare il Governo nazionale del Mezzogiorno? La Sicilia è solo terra di approdo di giovani disperati alla ricerca dell' Eldorado o l' Africa può rappresentare una potenzialità? Ce lo dica Roma, ce lo dica Bruxelles". Musumeci ha poi parlato del Ponte sullo Stretto , un collegamento stabile fondamentale senza il quale non avrebbe senso parlare di Alta Velocità e potenziamento del sistema ferroviario. Il Presidente ha ricordata che le grandi infrastrutture strategiche non sono di competenza regionale ma riguardano il Piano trasporti nazionale. "Per il Recovery fund, sono arrivati centinaia di progetti ma 20 miliardi di euro bastano per 3-4 grandi infrastrutture strategiche. Puntiamo sulle vie del mare ma sono l' ultimo anello della catena di intermodalità che presuppone altre vie logistiche e di supporto. Quanto sta accadendo nel Canale di Suez ci ricorda le centralità portuali e di come la Sicilia non abbia un porto hub. Da Suez parte delle navi si dirige a Rotterdam attraverso Gibilterra. Un' umiliazione per i siciliani che potrebbero ospitare le merci da trasportare verso l' Adriatico o l' alto Tirreno". Anche per questo la ristrutturazione delle vie di accesso al porto core di Palermo e il disegno delle sue interazioni con l' ambiente urbano e Il Sud del corridoio Scan-Med nella programmazione comunitaria 21/27 e la revisione dei regolamenti TEN-T, acquisisce un valore ben più importante. L' intervento punta sulla progettazione delle nuove infrastrutture di ultimo miglio per l' accessibilità al porto con particolare riferimento al Molo Piave. Vantaggi per la comunità: miglioramento in termini di minore congestione e tempi di attesa da e per il porto e di decoro urbano e qualità della vita; riduzione dei tempi di attesa all' imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino; riorganizzazione funzionale degli spazi. I lavori dureranno 18 mesi a partire da ottobre 2021 "L' azione dell' AdSP del Mare di Sicilia occidentale - spiega il presidente **Pasqualino Monti** - ha dimostrato come sia



possibile, anche in Sicilia, ottenere e spendere in maniera mirata i fondi europei. Abbiamo ottenuto il massimo dei voti dalla Regione e dal Ministero per i nostri progetti. Consolidiamo infrastrutture, abbiamo cantieri visibili che si toccano con mano e che fanno parte di progetto che coniuga ritorno da investimento, occupazione e miglioramento del sistema merci e della logistica. Dal 2017 a oggi abbiamo



IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

ottenuto risultati importanti anche in un periodo drammatico come quello che il mondo sta attraversando cercando sempre di condividere le nostre scelte con il mercato" Il piano di investimenti promosso dall' Autorità portuale prevede 36 milioni per le opere di dragaggio, altri 26 per il Molo Trapezoidale, 120 milioni per il bacino da 150.000 Tpl, 2 milioni per la ban china Sammuzzo e il terminal aliscafi, 92 milioni per per le banchine, 4 per riqualificare il porticciolo di Sant' Erasmo e 5,5 per le protezioni a mare dello stesso porticciolo. Interventi sostanziosi anche a Termini Imerese anche qui per opere di dragaggio e protezione. In totale nei 4 porti dell' AdSP gli investimenti salgono a 530 milioni. Collaudate opere per 298 milioni, gran parte dei cantieri (55), chiuderà nel 2021. Al webinar è intervenuta Emanuela Valle Progettista e partner VALLE3.0 " La città rientra in possesso del porto e il progetto renderà indissolubile il binomio porto città. Non si tratta di un gesto eclatante ma misurato che vuole ridare un waterfront urbano e infrastrutturale, sostenibile, consapevole del luogo dove è inserito. Non si tratta solo di un' infrastruttura ma di punto di arrivo e di partenza, di un primo ricordo, di una connessione umana". Salvatore Acquista Direttore tecnico AdSP del Mare di Sicilia occidentale , ha ribadito l' importanza del settore crocieristico e dei nuovi spazi di cui si doterà il porto di Palermo. Immobili polifunzionali, servizi di accoglienza, sovrappassi , aree verdi e vasche d' acqua, passerelle e parcheggi che oltre a ridisegnare una parte della città consentiranno maggiori controlli mettendo fine a traffico e lunghe attese nel tratto di via Crispi. Per Roberto Zucchetti Economista senior e founder di Pts Clas spa " Fare impresa in Sicilia è difficile ma è un dovere della collettività di alleviare i gap tra Sud e Nord Italia. Il porto di Palermo, il più a Sud di Scan-Med ricopre un ruolo fondamentale per il traffico delle merci, per il turismo ma è importante anche per l' impatto occupazionale. Bene il progetto Interfaccia che apporterà benefici estetici e anti inquinamento. Interessante l' intervento di Pat Cox Coordinatore europeo Corridoio Scan-Med " Serve concentrarsi sulla programmazione del nuovo settennio e rivedere i trattati Ten-T. Palermo è la via d' accesso dell' Italia verso l' Europa ma per richiedere finanziamenti serve iniziativa. Ci saranno nuove regole e nuovi quadri finanziari. Occorre un piano per creare uno spazio marittimo europeo integrato ,senza interruzioni più coerente e ambizioso. I porti avranno ruolo maggiore da svolgere in termini di cambiamento climatico e performance. Il primo fondo disponibile per il 2021-2027 è di 25,8 miliardi di euro. Il primo bando, a giugno 2021. Pianificate, alzate la mano. Attraverso i fondi Fesr 2021-2025, ci saranno 192 miliardi di euro. Dal recovery fund, 672 miliardi di euro". Giuseppe Ferrandino Gruppo dell' Alleanza progressista di Socialisti e Democratici al Parlamento Europeo dice che "Nella risoluzione di gennaio abbiamo chiesto lo sviluppo equilibrato dei corridoi europei nord-sud ed est- ovest. Obiettivo finale, spostare entro 2030 il 30 per cento merci dalla strada ai treni e alle navi. Serve uno sforzo perchè una buona parte dei 209 miliardi del recovery destinati alle infrastrutture, vada al Meridione per connettere il Mezzogiorno al resto d' Europa". Infine, Raffaella Paita Presidente della IX Commissione (Trasporti, Poste e Te I ecomunicazioni) è tornata sull' importanza del Piano nazionale di ripresa e resilienza per la Sicilia e per i suoi porti, da quelli più grandi ai più piccoli. "Serve salto di qualità investendo nei collegamenti fra le province, serve l' alta velocità e valorizzare l' industria portuale specializzata. Siamo al fianco dei progetti migliori ma occorrono procedure più snelle". © Riproduzione Riservata.

Porti, a Palermo una nuova "Interfaccia" da 35 milioni

NELLA FOTO IL PORTO DI PALERMO LAVORI PER AMPLIARE LA BANCHINA PALERMO (ITALPRESS) - Ricucire la ferita tra porto e città di Palermo realizzando una nuova interfaccia con passerelle, spazi e verde che possa fare da cerniera tra la città e la sua infrastruttura. Opera da 35 milioni di euro chiamata "Interfaccia" e presentata oggi nel corso di un webinar organizzato dall' **Autorità portuale** della Sicilia occidentale guidata da Pasqualino Monti. Il concorso di idee è stato bandito nel 2018 e vinto dallo Studio "Valle 3.0". I principali elementi progettuali che caratterizzano l'intervento sono: nuovi spazi e immobili polifunzionali completi di servizi per migliorare l'accoglienza per passeggeri e camionisti, sia delle condizioni di lavori degli operatori portuali; sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, finalizzati a evitare le commistioni tra traffico gommato e passeggeri; nuove aree di parcheggio capaci di dare accoglienza e riparo a un numero significativo di veicoli pesanti e autovetture in attesa dell'imbarco (liberando la zona di via Crispi dove attualmente attendono con pesanti refluenze sul traffico cittadino); sistemi di controllo e varchi mirati a elevare il livello di sicurezza. Aree verdi per migliorare la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani e portuali. Il progetto, elaborato coerentemente alle previsioni del Piano regolatore **portuale** e secondo le indicazioni fornite dal Piano integrato di Trasformazione **portuale**, si sviluppa longitudinalmente per circa 400 metri lungo la Via Crispi, su una superficie di circa 52.000 metri quadrati compresa tra il molo S. Lucia e il Molo Vittorio Veneto. "Si tratta di un progetto che non sarà eclatante", ha detto Emanuela Valle, architetto dello studio presentando il progetto, "che servirà a ricucire la città con il suo porto, rifunzionalizzando le funzioni del porto e della città che si affaccia sul porto". Il progetto prevede delle passerelle e dei passaggi a diversi livelli in base alle funzioni se rivolte alla città o al porto. Altro obiettivo migliorare "l'ultimo miglio" ovvero quella zona mista tra porto e città che oggi è nettamente separata. "Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto; decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all'imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino e una riorganizzazione funzionale degli spazi", ha spiegato il presidente dell' **Autorità portuale** di Palermo, Pasqualino Monti. (ITALPRESS).



I | dossier

Terrazze, verde e rampe così la zona del porto cambierà in due anni

Presentato il progetto da 35 milioni di euro che darà un nuovo look a via Crispi Un laghetto, ristoranti, centri commerciali, una promenade al Castello a mare

di Tullio Filippone La passeggiata con laghetto, ristoranti e anfiteatro dal lato del Castello a Mare, il waterfront di via Crispi con verde, terrazze e passerelle e la nuova la stazione marittima. Nei prossimi due anni il porto di Palermo avrà definitivamente cambiato volto, chiudendo il cerchio della rivoluzione iniziata tre anni e mezzo fa dal presidente dell' **Autorità portuale** Pasqualino Monti. È stato presentato il progetto dell' intervento da 35 milioni di euro che cambierà il volto del tratto di via Crispi di fronte allo scalo. Pochi giorni fa, sono stati affidati i lavori da 24,5 milioni sul molo trapezoidale (quello del Castello a Mare) e il 25 giugno sarà pronta la nuova stazione marittima.

Interfaccia porto città Inizio ottobre 2021 e fine marzo 2023. È il cronoprogramma per rifare la cosiddetta " interfaccia porto città", il progetto che cambierà il volto del tratto di via Crispi, collante tra il porto e la città, in corrispondenza dell' asse pedonale che da via Emerico Amari porta al Politeama. Lo studio Valle 3.0, che si è aggiudicato il progetto da 1,5 milioni finanziato dalla Commissione Europea (i lavori costano 35 milioni), ha disegnato un sistema a più livelli, dove si alternano verde urbano, terrazze e passerelle: passeggiate ad altezza di sette metri collegate con rampe, scale mobili e ascensori con le stazioni di imbarco passeggeri; al livello del mare parcheggi auto e veicoli pesanti, sistemi di controllo e varchi di sicurezza e aree verdi, da filtro tra porto e centro città. Sarà questo il porto di Palermo che vedranno i croceristi una volta sbarcati in città in un' area servita da zone commerciali, che segue il piano regolatore **portuale** e si sviluppa longitudinalmente per circa 400 metri lungo la via Crispi, su una superficie di circa 52mila metri quadrati, compresa tra il molo Santa Lucia e il Molo Vittorio Veneto. «In poco più di tre anni, il piano di investimenti per i porti di Palermo e Termini Imerese è stimato nell' ordine di oltre 400 milioni di euro - dice il presidente dell' **Autorità portuale** della Sicilia occidentale Pasqualino Monti - Per noi è un segnale che anche al Sud si possono ottenere e spendere bene fondi europei per le infrastrutture, che non sono cattedrali nel deserto ma opere che generano economia reale».

Promenade Castello a mare Entro la fine del 2022, nel molo trapezoidale che ospita il Castello a mare, ci sarà una promenade sul mare. In settimana sono stati aggiudicati i lavori da 24,5 milioni alla Conscoop e alla Operes Srl di Santa Venerina, che in 18 mesi rivoluzioneranno l' area a forma di trapezio, parco archeologico compreso. Sono state demolite le schiere disordinate di edifici e gru, frutto della speculazione del Dopoguerra. Al loro posto, in un' area di 26mila metri quadrati, sarà realizzata una passeggiata servita da un' area commerciale, con un laghetto artificiale di 8mila metri quadrati, in continuità con la Cala. Ma oltre alla ripavimentazione, la creazione di un' agorà e la riqualificazione del perimetro del castello, si costruiranno un auditorium e un anfiteatro da 200 posti.

La stazione marittima Dopo l' inaugurazione dell' ottobre scorso del terminal aliscafi per le Eolie e Ustica della banchina Sammuzzo, adesso servita anche da un bar e ristorante, il prossimo passo è l' inaugurazione della nuova stazione marittima. Il 25 giugno sarà inaugurata la stazione che per quasi anni è stata un' incompiuta, per contenziosi con la ditta e il sequestro del molo per rischio statico. Sarà a più piani, tra area imbarchi, zona commerciale e un



ristorante vista mare e monte pellegrino all' ultimo piano. Potranno attraccare sino a due giganti del mare grazie ai fondali, che hanno moltiplicato la capacità dopo i lavori da 30 milioni di euro per i dragaggi. E la gestione del terminal se la sono



La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

aggiudicata a suon di milioni per i prossimi 30 anni i due colossi Msc e Costa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Porti, a Palermo e Termini investimenti per 400 milioni di euro

redazione

L' Autorità portuale presenta il progetto Interfaccia per la riqualificazione delle aree tra il porto e la città. A giugno pronta la nuova stazione marittima PALERMO - Sarà inaugurata il prossimo 25 giugno la nuova stazione marittima del Porto di Palermo. L' opera di ristrutturazione è costata 26 milioni di milioni di euro e i lavori sono durati due anni. Lo ha detto il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale (AdSP), Pasqualino Monti, durante la presentazione del progetto "Interfaccia", la riqualificazione delle aree che separano il porto di Palermo dal centro storico cittadino. "Complessivamente, in poco più di tre anni - ha detto Monti - il piano di investimenti per i porti di Palermo e Termini Imerese è stimato nell' ordine di oltre 400 milioni di euro. Di questi, 35 milioni serviranno per l' interfaccia porto-città (progetto su cui è stato ottenuto il finanziamento europeo), altri 36 per le opere di dragaggio e altri 26 per il Molo trapezoidale. E ancora: 120 milioni per il bacino da 150 mila Tpl, 2 milioni per la banchina Sammuzzo e il terminal aliscafi, 92 per i consolidamenti delle banchine, 4 per la riqualificazione del porticciolo di Sant' Erasmo e 5,5 per le opere di protezione a mare dello stesso. A Termini, invece, i finanziamenti inglobano i 25 milioni del sopraflutto, i 26 del sottoflutto, i 36 del dragaggio e i 16 della rifioritura della mantellata, cioè la sistemazione della scogliera di protezione. In totale, nei quattro porti dell' AdSP gli investimenti salgono a 530 milioni: sono già state collaudate opere per 298 milioni e tutte le altre sono in corso. Gran parte dei cantieri (55 quelli aperti) chiuderà nel 2021. Per gli interventi più impegnativi, si riguarda per step al 2023/24". Un processo di rinascita del fronte a mare portuale-urbano. Un' opera di complessiva riqualificazione delle aree di interfaccia che separano il porto di Palermo dal centro storico cittadino, con un investimento di 35 milioni, di cui quasi un milione e mezzo - per la progettazione - finanziati dalla Commissione europea. Il progetto esecutivo "Interfaccia", realizzato da Valle 3.0, è stato presentato oggi all' Europa dal presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale (AdSP), Pasqualino Monti, a seguito di un concorso di idee bandito nel 2018. La riqualificazione dell' area segue il modello di riconversione in ottica turistico-culturale, nonché di rifunzionalizzazione degli spazi e degli accessi. I principali elementi progettuali che caratterizzano l' intervento sono: nuovi spazi e immobili polifunzionali completi di servizi per migliorare l' accoglienza per passeggeri e camionisti, sia delle condizioni di lavori degli operatori portuali; sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, finalizzati a evitare le commistioni tra traffico gommatto e passeggeri; nuove aree di parcheggio capaci di dare accoglienza e riparo a un numero significativo di veicoli pesanti e autovetture in attesa dell' imbarco (al momento in parte accumulate sulla via Crispi con pesanti refluenze sul traffico cittadino); sistemi di controllo e varchi mirati a elevare il livello di sicurezza. Aree verdi per migliorare la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani e portuali. Il progetto, elaborato coerentemente alle previsioni del Piano regolatore portuale e secondo le indicazioni fornite dal Piano integrato di Trasformazione portuale, si sviluppa longitudinalmente per circa 400 metri lungo la Via Crispi, su una superficie di circa 52.000 metri quadrati compresa tra il molo S. Lucia e il Molo Vittorio Veneto. "L' azione - spiega Monti - riguarda la progettazione delle infrastrutture dedicate all' accesso stradale e alla movimentazione di autocarri e merci all' interno del terminal multimodale Ro-Ro, nuove aree di parcheggio per



camion, nuovi marciapiedi, rinforzo del molo ma anche altre infrastrutture come aree verdi, cantieri di controllo e cancelli, coperture a sbalzo. Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto, del



LiveSicilia

Palermo, Termini Imerese

decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all' imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino, e una riorganizzazione funzionale degli spazi".

Palermo: presentato progetto interfaccia porto-città

Verde, percorsi separati, terrazze, passerelle: dove il cittadino diventa passeggero

Redazione

PALERMO E' stato presentato oggi in modalità telematica il progetto esecutivo Interfaccia La ristrutturazione delle vie di accesso al porto core di Palermo e le sue interazioni con l'ambiente urbano. Il progetto è stato realizzato da Valle 3.0, a seguito di un concorso di idee bandito dall'**AdSp** del Mare di Sicilia occidentale nel 2018. L'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale investe risorse per realizzare un nuovo link tra la città e il suo mare con aree aperte alla cittadinanza, strutture per i crocieristi e spazi con destinazione socio-culturale. Dal porto, dunque, arriva un messaggio di rigenerazione urbana e un'architettura-filtro sarà la nuova interfaccia. Il progetto esecutivo è stato finanziato con fondi Cef, Connecting Europe Facility, tra i più ricchi strumenti di finanziamento dell'UE: è nato per migliorare la competitività industriale, creare crescita economica e lavoro, e migliorare l'accessibilità anche dei paesi periferici. Annota, tra le sue priorità, quella di intervenire sull'infrastrutturazione dei nodi centrali e globali della rete TEN-T (Trans-European Networks Transport) per rendere tali reti interconnesse, sostenibili, efficienti e caratterizzate da alte prestazioni. Alla presentazione sono intervenuti, con il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale Pasqualino Monti e con il presidente della Regione siciliana Nello Musumeci, il coordinatore europeo del Corridoio ScanMed Pat Cox; per il Gruppo Alleanza progressista di Socialisti e Democratici al Parlamento Europeo, l'onorevole Giuseppe Ferrandino; il presidente della IX Commissione (Trasporti, Poste E Telecomunicazioni) Raffaella Paita, l'economista senior e founder di Pts Clas spa Roberto Zucchetti, il responsabile Progetti della Commissione europea (INEA, Innovation and Networks Executive Agency) Juste Zvirblyte; il segretario generale Med Ports Association Luca Lupi, l'architetto progettista Emanuela Valle di Valle 3.0 e l'ingegnere Salvatore Acquista, direttore tecnico dell'**AdSP** del Mare di Sicilia occidentale. L'interfaccia rappresenta il luogo dove gli utenti cambiano di stato da cittadini diventano passeggeri (e viceversa) e traduce il concetto di organismo bifronte, posto cioè sulla soglia della città, porta di accesso e luogo di mediazione tra il sistema del porto e la trama urbana. Al sistema di interfaccia è demandata la funzione di ridurre la separazione visiva e fisica della città dal suo waterfront. Nel processo di rinascita in atto del fronte a mare portuale-urbano, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale ha stabilito di procedere con quest'opera di complessiva riqualificazione delle aree di interfaccia che separano il porto di Palermo dal centro storico cittadino. Il lavoro dell'Authority è stato premiato con il cofinanziamento della Commissione europea per l'importo complessivo di 1.484.900 che ha coperto la quota di spese di progettazione definitiva ed esecutiva presentata oggi. Il commento di Pasqualino Monti al termine del webinar: Due ore di serrati interventi da cui emergono, prepotenti, alcuni aspetti: la necessità di avere un piano industriale del sistema Mezzogiorno e il bisogno di far dialogare tra loro modalità di trasporto differenti in una terra infrastrutturalmente arretrata che deve essere avamposto e non periferia d'Europa. L'**AdSP** comincia a raccogliere i frutti di una visione che mette insieme locale e globale. Poi il progetto. L'azione spiega Monti riguarda la progettazione delle infrastrutture dedicate all'accesso stradale e alla movimentazione di autocarri e merci all'interno del terminal multimodale Ro-Ro, nuove aree di parcheggio per camion, nuovi marciapiedi,



rinforzo del molo ma anche altre infrastrutture come aree verdi, cantieri di controllo e cancelli, coperture a sbalzo. Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto, del decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all'imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico



Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

cittadino, e una riorganizzazione funzionale degli spazi. Costo dell'intero intervento: 35 milioni (finanziati); per la progettazione: 1.484.900 (Fondi Cef) Durata dei lavori: 18 mesi a partire da ottobre 2021 Il Sud che innova e produce riprende Monti apre un quadro di nuovi scenari in una logica internazionale, perché l'Ue sostiene la ripresa economica degli stati membri iniettando milioni di euro da spendere per l'infrastrutturazione della rete e dei suoi nodi, strade, autostrade, linee ferroviarie. E porti. L'azione dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale ha dimostrato negli ultimi tre anni come sia possibile, anche in Sicilia, ottenere e spendere in maniera mirata i fondi europei, un puzzle di strumenti complementari a sostegno di diverse tipologie di interventi, che si legano e si fondono insieme per potenziare la rete. Niente cattedrali nel deserto ma solo opere decise dal mercato, determinanti per creare economia reale. E, in questo caso, per restituire il mare ai palermitani, facendo comprendere come il porto non sia una servitù bensì una risorsa. Secondo quanto ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, le nostre infrastrutture devono essere adeguate ai bisogni delle imprese e dei cittadini, soprattutto tenendo conto delle gravi disuguaglianze sociali e territoriali che affliggono l'Italia, con una inaccettabile distanza tra Nord e Sud. Ancora Monti: Complessivamente, in poco più di tre anni, il piano di investimenti per i porti di Palermo e Termini Imerese è stimato nell'ordine di oltre 400 milioni di euro. Di questi, 35 milioni serviranno per l'interfaccia porto-città (progetto su cui è stato ottenuto il finanziamento europeo), altri 36 per le opere di dragaggio e altri 26 per il Molo trapezoidale. E ancora: 120 milioni per il bacino da 150 mila Tpl, 2 milioni per la banchina Sammuzzo e il terminal aliscafi, circa 30 milioni per la riqualificazione della stazione marittima che inaugureremo il prossimo giugno, 92 per i consolidamenti delle banchine, 4 per la riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmo e 5,5 per le opere di protezione a mare dello stesso. A Termini, invece, i finanziamenti inglobano i 25 milioni del sopraflutto, i 26 del sottoflutto, i 36 del dragaggio e i 16 della rifioritura della mantellata, cioè la sistemazione della scogliera di protezione. In totale, nei quattro porti dell'AdSP gli investimenti salgono a 530 milioni: sono già state collaudate opere per 298 milioni e tutte le altre sono in corso. Gran parte dei cantieri (55 quelli aperti) chiuderà nel 2021. Per gli interventi più impegnativi, si traguarda per step al 2023/24. Siamo la coda dell'importante Corridoio scandinavo-mediterraneo conclude Monti siamo un nodo fondamentale per il prossimo futuro. Riscontriamo un forte interesse per investimenti pubblici e privati e, coniugando management e visione, stiamo attuando un piano per il bene della città e dell'economia marittima portuale complessiva. E Pat Cox: L'Europa mette a disposizione per le infrastrutture e i trasporti una nuova ondata di risorse, e la prima opportunità è data del CEF 2 già a giugno. Il fulcro del lavoro del corridoio è quello di riunire gli attori rilevanti dell'UE, nazionali, regionali e locali per sviluppare progetti e priorità che contribuiranno a raggiungere la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti. Per il prossimo periodo finanziario dell'UE 2021-2027 sarà fondamentale lavorare attraverso tutti i livelli di governo per stabilire progetti adeguati al fine di raggiungere l'obiettivo di completare la rete centrale TEN-T entro il 2030. In Sicilia non si realizzano opere pubbliche degne di rilievo da diverse decine di anni. Le carenze infrastrutturali sono il frutto del grande partito della rassegnazione, che ha costretto la Sicilia a restare nella marginalità rispetto al continente europeo. Per riacquistare centralità, la nostra Isola deve diventare attrattiva e per essere attrattiva ha bisogno di infrastrutture strategiche. Il bacino euro-afro-asiatico torna ad essere luogo di aggregazione, ma la Sicilia è rimasta marginale in Europa e nel Mediterraneo, ha detto il presidente della Regione Siciliana, Nello Musumeci, intervenendo all'incontro webinar organizzato dall'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia Occidentale. Dopo avere espresso apprezzamento al presidente Pasqualino Monti per la iniziativa e il progetto di ammodernamento del porto di Palermo, il governatore si è chiesto: Cosa vuole fare il governo nazionale del Mezzogiorno d'Italia? Qual deve essere il nostro rapporto strategico con l'Africa, col Medioriente? Vogliamo continuare a fare della Sicilia la terra d'approdo di giovani disperati che lasciano il loro Paese in cerca dell'Eldorado o vogliamo fare del rapporto con l'Africa una potenzialità, una risorsa? Ce lo dica Roma, ma ce

lo dica anche Bruxelles. Ecco perché il collegamento stabile sullo Stretto non può essere considerato un capriccio. Senza di esso, non ci potrà essere alta velocità né sul gommato né sul ferrato. Da anni chiedo ai governi di Roma cosa intendono fare della portualità siciliana. In



Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

Sicilia non c'è un porto hub, questa è un'umiliazione. Quanto lavoro daremmo ai siciliani, quanta competizione eserciterebbe la Sicilia rispetto al Medioriente! Sulle grandi infrastrutture serve un confronto senza pregiudizi tra Commissione europea, governo centrale e governo regionale. L'idea di Sicilia che abbiamo matura in una prospettiva mediterranea. Raffaella Paita: Siamo al fianco dei progetti migliori. Il Sud rappresenta una priorità del governo. Conclude l'architetto Emanuela Valle di Valle 3.0: Il progetto proposto, incentrato sul tema del rinnovamento urbano sostenibile, si propone di ricucire il rapporto tra la città e il porto, ricostruendo l'identità marittima della città e ponendosi l'obiettivo di migliorare il grado di interazione tra ambito portuale e sistema urbano circostante. IL PROGETTO DI INTERFACCIA L'interfaccia rappresenta il luogo dove gli utenti cambiano di stato: da cittadini diventano passeggeri. Questo cambio di condizione avviene tramite il disegno dei flussi e attraverso lo studio della accessibilità all'interno di una parte così così importante e sensibile del porto, area questa che si configura come porto permeabile. Come tale, l'area ha la finalità di aumentare la permeabilità tra spazi urbani e portuali coerentemente alle esigenze di safety and security delle funzioni dello stesso. A Palermo il fulcro originario del porto ha perso, nel tempo, non soltanto centralità logistico-produttiva, ma anche potere simbolico d'immagine, trasformando l'agglomerato cittadino a esso collegato in un contesto prettamente urbano di fatto avulso dal mare. Al tempo stesso, la minore frequentazione con gli spazi portuali, protratta negli anni, ha lasciato sbiadire la familiarità che buona parte degli abitanti aveva con essi. Il porto è diventato così, in molti casi, una zona opaca. Allo stato attuale, il traffico di unità miste Ro-Ro e Ro-Pax rappresenta la componente principale del movimento passeggeri e merci dello scalo palermitano, costituendo una rete di importanza fondamentale nel panorama delle Autostrade del Mare nel Mediterraneo Occidentale, con collegamenti giornalieri verso i principali porti nazionali, incluse tratte locali verso le isole minori della regione. A questi flussi giornalieri si sovrappone il settore crocieristico; il porto di Palermo è, infatti, tra i primi porti italiani per il traffico di navi da crociera. La riqualificazione dell'area segue chiaramente il modello di riconversione in ottica turistico-culturale, nonché di rifunzionalizzazione degli spazi e degli accessi. I principali elementi progettuali che caratterizzano l'intervento sono: Nuovi spazi e immobili polifunzionali completi di servizi volti al miglioramento sia dell'accoglienza per passeggeri e camionisti, sia delle condizioni di lavoro degli operatori portuali; Sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, finalizzati a evitare le commistioni tra traffico gommatto e passeggeri; Nuove aree di parcheggio capaci di dare accoglienza e riparo a un numero significativo di veicoli pesanti e autovetture in attesa dell'imbarco (al momento in parte accumulate sulla via Crispi con pesanti refluenze sul traffico cittadino); Sistemi di controllo e varchi mirati a elevare il livello di sicurezza. Aree verdi per migliorare la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani e portuali. Il progetto, elaborato coerentemente alle previsioni del Piano regolatore portuale e secondo le indicazioni fornite dal Piano integrato di Trasformazione portuale, si sviluppa longitudinalmente per circa 400 m lungo la Via Crispi, su una superficie di circa 52.000 mq compresa tra il molo S. Lucia e il Molo Vittorio Veneto. I flussi carrabili e quelli pedonali sono stati nettamente separati, come sono stati distinti gli accessi dei passeggeri pedonali dal traffico dei mezzi pesanti. Questa netta distinzione è stata risolta sollevando da terra tutto ciò che riguarda la viabilità pedonale sopraelevando le funzioni, dedicate ai cittadini e ai passeggeri, alla quota +7.00 m. L'area di interfaccia città-porto è stata configurata come un sistema di spazi pubblici a diverse quote che permettono di superare il confine tra porto e città e consentono alle funzioni urbane di riappropriarsi degli affacci al mare. L'interfaccia assolve questo compito su più livelli: Sistema del verde a quota 0.00 lungo via Crispi Sistema delle passeggiate e delle funzioni miste città-porto a quota 7.00 Sistema delle coperture ombreggiate a quota 12.00 Il sistema del verde a quota +0.00 si configura come un parco urbano lungo via Crispi, sostituendosi alla recinzione esistente e formando una ampia zona aperta dove trovano spazio attività commerciali e ricreative. Alla quota 0.00 nelle aree verdi trovano luogo 5 piccoli edifici denominati

periscopi, che ospitano in maniera alternata funzioni logistiche e sistemi di risalita e che si sviluppano su 3 piani. Oltre a quello previsto dall'altra parte di via Crispi a servizio del sovrappasso. Alla quota +7.00 è posizionata la nuova terrazza sul mare che collega con un sistema di passerelle aeree la stazione marittima sul molo Vittorio Veneto e la nuova stazione Ro-Ro prevista sul



Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

molo Piave. A questo piano si trovano i servizi commerciali a servizio della città e dei passeggeri e il deposito bagagli. Il sistema di brise soleil, posto a quota 12.00 e che si sviluppa su una superficie pari a circa 5000 mq, funge da sistema di ombreggiamento sia per la nuova piazza che guarda il mare che per il sistema di accumulo dei veicoli in attesa di essere imbarcati sui traghetti. Il sistema interfaccia ha in testa al suo sviluppo un edificio situato alla destra di Varco Amari, disposto su 3 livelli, che ospita le biglietterie al piano terra e gli uffici della Polizia e della Guardia di Finanza ai due livelli superiori, mentre al piano cantinato è previsto un parcheggio. All'estremità nord del sistema interfaccia si trova un parcheggio a raso con 74 posti auto oltre a un'area dove i passeggeri in partenza possono far scendere gli accompagnatori, affinché all'interno del porto accedano solo i veicoli che si devono imbarcare, eliminando di fatto tutto il flusso pedonale alla quota 0.00. All'estremità sud, a destra del varco Amari, antistante l'edificio delle biglietterie, si trova un altro parcheggio a raso con 84 posti auto. ECCO COME CI SI IMBARCHERÀ I passeggeri in partenza, attraverso i sistemi di risalita (scale, scale mobili ed ascensori), salgono al livello +7.00, dove mediante le passerelle giungono alla stazione marittima e al Terminal Ro.Ro per effettuare tutte le procedure di imbarco. I passeggeri muniti di veicolo accedono al porto tramite i varchi S. Lucia e varco Amari a loro dedicati, dove viene effettuato un primo controllo per poi procedere nelle aree di pre-accumulo e, al momento opportuno, attraversare i gates per imbarcarsi. I mezzi pesanti accedono all'area del porto dal varco S. Lucia e si raccolgono sul grande piazzale del pre-accumulo prima di imbarcarsi sui traghetti.

Nuovo Sud

Palermo, Termini Imerese

Porti, investimenti per 400 milioni di euro su Palermo e Termini Imerese

Sarà inaugurata il prossimo 25 giugno la nuova stazione marittima del Porto di Palermo. L'opera di ristrutturazione è costata 26 milioni di milioni di euro e i lavori sono durati due anni. Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale (AdSP), **Pasqualino Monti**, durante la presentazione del progetto "Interfaccia", la riqualificazione delle aree che separano il porto di Palermo dal centro storico cittadino. "Complessivamente, in poco più di tre anni - ha detto **Monti** - il piano di investimenti per i porti di Palermo e Termini Imerese è stimato nell'ordine di oltre 400 milioni di euro. Di questi, 35 milioni serviranno per l'interfaccia porto-città (progetto su cui è stato ottenuto il finanziamento europeo), altri 36 per le opere di dragaggio e altri 26 per il Molo trapezoidale. E ancora: 120 milioni per il bacino da 150 mila Tpl, 2 milioni per la banchina Sammuzzo e il terminal aliscafi, 92 per i consolidamenti delle banchine, 4 per la riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmus e 5,5 per le opere di protezione a mare dello stesso. A Termini, invece, i finanziamenti inglobano i 25 milioni del sopraflutto, i 26 del sottoflutto, i 36 del dragaggio e i 16 della rifioritura della mantellata, cioè la sistemazione della scogliera di protezione. In totale, nei quattro porti dell'AdSP gli investimenti salgono a 530 milioni: sono già state collaudate opere per 298 milioni e tutte le altre sono in corso. Gran parte dei cantieri (55 quelli aperti) chiuderà nel 2021. Per gli interventi più impegnativi, si riguarda per step al 2023/24".



Porti, a Palermo una nuova 'Interfaccia' da 35 milioni

Published Date: 29 Marzo 2021 **PALERMO** (ITALPRESS) - Ricucire la ferita tra porto e città di **Palermo** realizzando una nuova interfaccia con passerelle, spazi e verde che possa fare da cerniera tra la città e la sua infrastruttura. Opera da 35 milioni di euro chiamata 'Interfaccia' e presentata oggi nel corso di un webinar organizzato dall' **Autorità portuale** della Sicilia occidentale guidata da **Pasqualino Monti**. Il concorso di idee è stato bandito nel 2018 e vinto dallo Studio 'Valle 3.0'. I principali elementi progettuali che caratterizzano l'intervento sono: nuovi spazi e immobili polifunzionali completi di servizi per migliorare l'accoglienza per passeggeri e camionisti, sia delle condizioni di lavori degli operatori portuali; sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, finalizzati a evitare le commistioni tra traffico gommato e passeggeri; nuove aree di parcheggio capaci di dare accoglienza e riparo a un numero significativo di veicoli pesanti e autovetture in attesa dell'imbarco (liberando la zona di via Crispi dove attualmente attendono con pesanti refluenze sul traffico cittadino); sistemi di controllo e varchi mirati a elevare il livello di sicurezza. Aree verdi per migliorare la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani e portuali. Il progetto, elaborato coerentemente alle previsioni del Piano regolatore **portuale** e secondo le indicazioni fornite dal Piano integrato di Trasformazione **portuale**, si sviluppa longitudinalmente per circa 400 metri lungo la Via Crispi, su una superficie di circa 52.000 metri quadrati compresa tra il molo S. Lucia e il Molo Vittorio Veneto. 'Si tratta di un progetto che non sarà eclatante', ha detto Emanuela Valle, architetto dello studio presentando il progetto, 'che servirà a ricucire la città con il suo porto, rifunzionalizzando le funzioni del porto e della città che si affaccia sul porto'. Il progetto prevede delle passerelle e dei passaggi a diversi livelli in base alle funzioni se rivolte alla città o al porto. Altro obiettivo migliorare l'ultimo miglio ovvero quella zona mista tra porto e città che oggi è nettamente separata. 'Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto; decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all'imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino e una riorganizzazione funzionale degli spazi', ha spiegato il presidente dell'**Autorità portuale** di **Palermo**, **Pasqualino Monti**. (ITALPRESS). Da Italtpres.



Palermo, Monti presenta il progetto del nuovo waterfront. E annuncia: Il 25 giugno sarà inaugurata la Stazione Marittima

Palermo Sarà inaugurata il prossimo 25 giugno la nuova Stazione Marittima del porto di Palermo. L'opera di ristrutturazione è costata 26 milioni di euro e i lavori sono durati due anni. Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale (AdSP), Pasqualino Monti, durante la presentazione del progetto Interfaccia, la riqualificazione delle aree che separano il porto di Palermo dal centro storico cittadino. Progetto, quest'ultimo, che Monti ha illustrato in mattinata nei dettagli. L'opera sarà realizzata con un investimento di 35 milioni, di cui quasi un milione e mezzo per la progettazione finanziati dalla Commissione Europea. Il progetto esecutivo Interfaccia verrà realizzato da Valle 3.0, società che si è aggiudicata il concorso di idee bandito nel 2018. La riqualificazione dell'area segue il modello di riconversione in ottica turistico-culturale, nonché di rifunzionalizzazione degli spazi e degli accessi. I principali elementi progettuali che caratterizzano l'intervento sono: nuovi spazi e immobili polifunzionali completi di servizi per migliorare l'accoglienza per passeggeri e camionisti, sia delle condizioni di lavori degli operatori portuali; sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, finalizzati a evitare le commistioni tra traffico gommato e passeggeri; nuove aree di parcheggio capaci di dare accoglienza e riparo a un numero significativo di veicoli pesanti e autovetture in attesa dell'imbarco (al momento in parte accumulate sulla via Crispi con pesanti refluenze sul traffico cittadino); sistemi di controllo e varchi mirati a elevare il livello di sicurezza. Il progetto, elaborato in linea con le previsioni del Piano regolatore portuale e secondo le indicazioni fornite dal Piano integrato di Trasformazione portuale, si sviluppa longitudinalmente per circa 400 metri lungo la Via Crispi, su una superficie di circa 52.000 metri quadrati compresa tra il molo S. Lucia e il Molo Vittorio Veneto. L'azione ha spiegato il presidente Monti riguarda la progettazione delle infrastrutture dedicate all'accesso stradale e alla movimentazione di autocarri e merci all'interno del terminal multimodale Ro-Ro, nuove aree di parcheggio per camion, nuovi marciapiedi, rinforzo del molo ma anche altre infrastrutture come aree verdi, cantieri di controllo e cancelli, coperture a sbalzo. Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto, del decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all'imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino, e una riorganizzazione funzionale degli spazi. Complessivamente, in poco più di tre anni ha aggiunto Monti -il piano di investimenti per i porti di Palermo e Termini Imerese è stimato nell'ordine di oltre 400 milioni di euro. Di questi, 35 milioni serviranno per l'interfaccia porto-città (progetto su cui è stato ottenuto il finanziamento europeo), altri 36 per le opere di dragaggio e altri 26 per il Molo trapezoidale. E ancora: 120 milioni per il bacino da 150 mila Tpl, 2 milioni per la banchina Sammuzzo e il terminal aliscafi, 92 per i consolidamenti delle banchine, 4 per la riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmo e 5,5 per le opere di protezione a mare dello stesso. A Termini, invece, i finanziamenti inglobano i 25 milioni del sopraflutto, i 26 del sottoflutto, i 36 del dragaggio e i 16 della rifioritura della mantellata, cioè la sistemazione della scogliera di protezione. In totale, nei quattro porti dell'AdSP gli investimenti salgono a 530 milioni: sono già state collaudate opere per 298 milioni e tutte le altre sono in corso. Gran parte dei cantieri (55 quelli aperti) chiuderà nel 2021. Per gli interventi più impegnativi, si riguarda per step al 2023/24.



Video Nord

Palermo, Termini Imerese

Porti, a Palermo una nuova 'Interfaccia' da 35 milioni

PALERMO (ITALPRESS) - Ricucire la ferita tra porto e città di **Palermo** realizzando una nuova interfaccia con passerelle, spazi e verde che possa fare da cerniera tra la città e la sua infrastruttura. Opera da 35 milioni di euro chiamata 'Interfaccia' e presentata oggi nel corso di un webinar organizzato dall' **Autorità portuale** della Sicilia occidentale guidata da **Pasqualino Monti**. Il concorso di idee è stato bandito nel 2018 e vinto dallo Studio 'Valle 3.0'. I principali elementi progettuali che caratterizzano l'intervento sono: nuovi spazi e immobili polifunzionali completi di servizi per migliorare l'accoglienza per passeggeri e camionisti, sia delle condizioni di lavori degli operatori portuali; sovrappassi e passerelle di collegamento con le stazioni di imbarco passeggeri, finalizzati a evitare le commistioni tra traffico gommato e passeggeri; nuove aree di parcheggio capaci di dare accoglienza e riparo a un numero significativo di veicoli pesanti e autovetture in attesa dell'imbarco (liberando la zona di via Crispi dove attualmente attendono con pesanti refluenze sul traffico cittadino); sistemi di controllo e varchi mirati a elevare il livello di sicurezza. Aree verdi per migliorare la vivibilità e fruibilità degli spazi urbani e portuali. Il progetto, elaborato coerentemente alle previsioni del Piano regolatore **portuale** e secondo le indicazioni fornite dal Piano integrato di Trasformazione **portuale**, si sviluppa longitudinalmente per circa 400 metri lungo la Via Crispi, su una superficie di circa 52.000 metri quadrati compresa tra il molo S. Lucia e il Molo Vittorio Veneto. 'Si tratta di un progetto che non sarà eclatante', ha detto Emanuela Valle, architetto dello studio presentando il progetto, 'che servirà a ricucire la città con il suo porto, rifunzionalizzando le funzioni del porto e della città che si affaccia sul porto'. Il progetto prevede delle passerelle e dei passaggi a diversi livelli in base alle funzioni se rivolte alla città o al porto. Altro obiettivo migliorare l'ultimo miglio ovvero quella zona mista tra porto e città che oggi è nettamente separata. 'Il progetto crea per la comunità un miglioramento dei tempi di attesa da e per il porto; decoro urbano e della qualità della vita; una riduzione dei tempi di attesa all'imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino e una riorganizzazione funzionale degli spazi', ha spiegato il presidente dell' **Autorità portuale** di **Palermo**, **Pasqualino Monti**. (ITALPRESS).



IL BLOCCO DELLA EVER GIVEN

Nave portacontainer disincagliata, il Canale di Suez torna navigabile

Rimorchiatori e draghe, con l' aiuto della marea, liberano la chiglia Con l' ingorgo che si è creato serviranno almeno tre giorni per tornare alla normalità

Roberto Bongiorno

Lentamente, aiutato anche da una piccola marea, ieri mattina all' alba il Colosso si è mosso. Ci sono voluti sei interminabili giorni, una flotta di 12 potenti rimorchiatori aiutati da draghe gigantesche per rimuovere i 30mila metri cubi di sabbia e detriti che imprigionavano l' enorme chiglia. Ma alla fine il peggio - un blocco di settimane dello stretto capace di causare un terremoto su tutto il circuito del commercio mondiale - è stato scongiurato.

La Ever Given, la gigantesca portacontainer arenatasi martedì scorso, mettendosi letteralmente di traverso per tutti i suoi 400 metri di lunghezza nel tratto inferiore del canale di Suez, è stata rimessa a galla e portata in un luogo sicuro. Prima è stata liberata la poppa, e poi la prua. I cassoni di acqua di zavorra sono stati svuotati, così come gran parte del carburante dalla sua cisterna. Lo scenario più temuto, quello che avrebbe paralizzato il commercio mondiale anche per 3-4 settimane, non si è avverato. Ovvero scaricare i 20mila container dal ponte, operazione che avrebbe richiesto tempi lunghissimi e il ricorso ad elicotteri.

Alle 5.40 del mattino la portacontainer (220mila tonnellate di peso) ha cominciato a disincagliarsi, alle tre del pomeriggio è stata posizionata in linea di galleggiamento nel mezzo del Canale. Non sembra aver riportato danni ingenti. In quel momento, come un coro tutti i mezzi di soccorso hanno fatto suonare le loro potenti sirene per festeggiare il successo dell' operazione.

Il canale da cui transita il 13% delle merci di tutto il mondo, e il 10% del petrolio trasportato via mare e del gas naturale liquefatto, ha ripreso a funzionare verso sera. Ci vorranno tuttavia almeno tre giorni e mezzo affinché si ritorni alla normalità.

L' incidente, causato dai forti venti e da una tempesta di sabbia che aveva ridotto la visibilità, ha causato un ingorgo senza precedenti; quasi 400 navi ancora in attesa di transitare: 193 nelle acque del Mediterraneo, all' entrata del canale, davanti alla città di Port Said, 201 all' altro imbocco, nel Mar Rosso, davanti alla città di Suez, e altre 43 in attesa nel grande lago amaro, lungo il canale.

Una volta ripreso il traffico, si procederà alla conta dei danni. E potrebbe essere un capitolo molto doloroso. «Il blocco del Canale di Suez e la conseguente interruzione del trasporto marittimo globale probabilmente causerà una grande perdita per l' industria della riassicurazione (lo strumento di cui si servono le compagnie di assicurazione per assicurarsi a loro volta)», ha scritto sul proprio sito Fitch Ratings, una delle tre grandi agenzie di rating mondiali, precisando che le perdite «potrebbero facilmente arrivare a centinaia di milioni di euro». Vi sono anche danni ancora non quantificabili. Per esempio quelli causati da potenziali intasamenti nei porti europei, quando molte navi arriveranno, nell' arco di pochi giorni. Anche perché imbarcazioni che la scorsa settimana hanno deciso di cambiare rotta circumnavigando l' Africa, impiegando dai sette ai 10 giorni in più di viaggio, rischiano di arrivare nello stesso tempo delle altre che hanno preferito attendere a Sud dello stretto. Quei 193 km scavati nella terra che separava un



tempo il Mediterraneo dal Mar Rosso, e che hanno drammaticamente messo a nudo la fragilità del commercio mondiale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sbloccato il mega cargo Riapre il canale di Suez (con 400 navi in fila)

Usato un mezzo italiano. «Traffico a regime in 4 giorni»

Marta Serafini

«She is free», «Lei è libera». Sono le 15.05 quando dall' autorità del canale di Suez arriva la conferma. La Ever Given, la portacontainer che si è incagliata lunedì tenendo bloccato il traffico sulla rotta marittima più breve tra Europa e Asia, è tornata a galleggiare.

Un sospiro di sollievo - seguito da suoni di clacson, sirene delle navi, caroselli e festeggiamenti in diretta - che è arrivato dopo l' intervento di almeno 16 rimorchiatori e dopo ben 27 mila metri cubi di sabbia dragata. E che ha visto, finalmente, la prua muoversi dopo una mattinata in cui le raffiche di vento avevano fatto perdere le speranze ai tecnici della società olandese Boskalis ingaggiata per il recupero.

A partecipare al «soccorso», facilitato dall' alta marea e dalla luna piena, anche il rimorchiatore italiano Carlo Magno. «Possiamo dirlo con un certo orgoglio, c' era un pezzo di Italia nel canale ieri», spiega Stefano Silvestroni, presidente della Rosetti Marino, società ravennate che ha costruito la Carlo Magno nel 2006. Cavi d' acciaio testati sotto uno sforzo altissimo, questo rimorchiatore è in grado di muovere fino a 200 tonnellate. «E si immagini la forza che ci vuole per spostare una nave così grande come la Ever Given che di tonnellate ne pesa 224 mila».

Dopo il «salvataggio», la Ever Given è entrata nel Grande lago amaro del canale, dove avverranno nelle prossime ore le ispezioni allo scafo per stabilire l' accaduto. Da capire anche i danni alla riva del canale e il pericolo di smottamenti, mentre in serata il traffico riprendeva lentamente.

Ma è il commercio a riportare le cicatrici più profonde.

L' ostruzione è costata tra i 6-10 miliardi di dollari al giorno e ha notevolmente ritardato la catena di approvvigionamenti già messa a dura a prova dalla pandemia. E - assicurano i tecnici - la navigazione sebbene sia ripartita non andrà a regime prima di tre o quattro giorni dato che sono ancora 422 le navi bloccate al largo del Canale. Stesso problema per le forniture, dato che molte navi sono già state dirottate sul Capo di Buona Speranza, su una rotta che richiede 10 giorni in più di navigazione.

Anche per il governo del presidente egiziano Abdel Fatah al Sisi, che del nuovo canale inaugurato nel 2015 ha fatto punta di orgoglio nazionalista, il blocco potrebbe lasciare dei segni. Nel primo pomeriggio di ieri il Generale cantava vittoria: «Oggi gli egiziani sono riusciti a porre fine alla crisi della nave bloccata nel canale di Suez, nonostante l' enorme complessità che circonda il processo», si affrettava a scrivere su Twitter.

Peccato che, secondo le società di analisi finanziaria, l' incidente sia costato all' autorità statale del Canale circa 16 milioni di dollari al giorno. E peccato che il blocco sia stato seguito, nella stessa settimana, da un incidente ferroviario nel sud del Paese che ha ucciso 19 persone e il crollo di un edificio di 10 piani nel cuore del Cairo che ha provocato 25 morti. Tutti eventi che mettono in luce la fragilità strutturale del Paese e del governo.

Al Sisi ha già messo le mani avanti. Se lunedì il Washington Post segnalava come la Ever Given sia stata coinvolta in un altro grave incidente in Germania nel 2019 che però non ha comportato conseguenze penali, un assistente del



presidente egiziano ha annunciato all' agenzia russa Sputnik che «l' Egitto chiederà ai proprietari della nave portacontainer Ever Given di pagare un risarcimento al Cairo e ritiene responsabile il capitano dell' imbarcazione per l' incidente. In attesa di capire se davvero la partita si giocherà in tribunale, sulle cause del blocco ancora aleggia il mistero. Gli egiziani insistono sull' errore umano ma resta da vedere se realmente le forti raffiche di vento - e i turni massacranti imposti



Corriere della Sera

Focus

al personale dalla pandemia per evitare le quarantene - non abbiano giocato un ruolo in quella che verrà ricordata come una delle peggiori manovre della storia.

DOPO UNA SETTIMANA DI STALLO

L' Ever Given ora è libera: riapre il canale di Suez Ma la normalità è lontana

Il cargo trainato da 12 rimorchiatori. Riprende il traffico, ci vorrà tempo per smaltire i ritardi

Chiara Clausi

Beirut «È libera». Il grido di gioia un funzionario coinvolto nell' operazione di salvataggio della gigantesca nave portacontainer Ever Given, bloccata nel Canale di Suez da quasi una settimana, ha segnato la parola fine in una vicenda che ha tenuto il mondo con il fiato sospeso. Il cargo è stato finalmente disincagliato dopo una manovra di una dozzina di rimorchiatori. La principale via commerciale del mondo è di nuovo sgombra, anche se non è chiaro quando tornerà alla piena normalità. Peter Berdowski, Ceo della società olandese di salvataggio Boskalis, ha detto che l' Ever Given è stato rimesso a galla ieri alle 15 e 05, «rendendo così nuovamente possibile il libero passaggio attraverso il Canale di Suez». I rimorchiatori che hanno preso parte all' operazione hanno suonato il clacson per festeggiare. Il presidente egiziano Abdel Fattah al-Sisi ha ringraziato gli egiziani per i loro sforzi nel «porre fine alla crisi».

Ma secondo Lloyd' s List, giornale specializzato in notizie sulla navigazione, sono in attesa di passare attraverso il canale oltre 400 navi portacontainer, petroliere e portarinfuse. Il recupero dell' arretrato dovrebbe richiedere diversi giorni. I carichi arriveranno a destinazione molto più tardi del previsto. Potrebbe esserci congestione nei porti, mentre i programmi di navigazione sono totalmente nel caos. Di conseguenza, il costo della spedizione delle merci in Europa è in aumento. E soltanto più di 100 navi ogni giorno saranno in grado di entrare nel canale.

Il gruppo di spedizioni Maersk ha affermato che le interruzioni a catena delle spedizioni globali potrebbero richiedere settimane o mesi per tornare alla normalità.

Ieri le azioni della Evergreen Marine Corp, società quotata a Taiwan, che gestisce la mega-nave, sono aumentate dell' 1,75%. Le tariffe di spedizione per le navi cisterna di prodotti petroliferi invece sono quasi raddoppiate dopo che la nave è rimasta bloccata.

L' incidente causerà costosi ritardi per le aziende che già devono subire le restrizioni dovute alla pandemia da Covid-19.

All' ultimo conteggio, circa 450 navi erano bloccate in attesa o si sono dirette verso la via d' acqua, dove passa circa il 12% del commercio mondiale. Altri hanno deviato verso il percorso più lungo attorno alla punta meridionale dell' Africa, cioè il Capo di Buona Speranza.

«Una cosa è rimettere a galla la nave, un' altra è liberare completamente il canale dal traffico», ha detto Hugo de Stoop, Ceo di Euronav NV, che possiede navi cisterna.

«Tutto ciò che è stato accumulato finora richiederà tempo per essere cancellato», ha poi spiegato. Gli esperti di spedizioni prevedono che i mercati del trasporto marittimo vedranno ancora più rigidità nei prossimi mesi a causa dei programmi interrotti e dell' ondata irregolare di merci che colpirà i porti. Una stima mostra che il blocco sta trattenendo circa 400 milioni di dollari di merci all' ora, sulla base di calcoli di Lloyd' s List che suggeriscono che il traffico in direzione ovest vale circa 5,1 miliardi di dollari al giorno e il traffico in direzione est è di circa 4,5 miliardi di dollari.



Cioè circa 9,6 miliardi di dollari al giorno per entrambe le direzioni che per una settimana facendo una somma diventano circa 67,2 miliardi di dollari. La partita quindi è ancora aperta, ma chi è impegnato nella risoluzione dell' incidente non molla. «Non sprecheremo un secondo», ha detto il presidente dell' Autorità del Canale di Suez Osama Rabie alla televisione di Stato egiziana.



Sbloccata la Ever Given riprende il traffico a Suez Centinaia di navi in coda

LA SVOLTA Il mondo tira un sospiro di sollievo dopo l'annuncio che la Ever Given, la nave portacontainer incagliata dalla scorsa settimana nel Canale di Suez, in Egitto, è stata liberata. La notizia data dalla Suez Canal Authority conferma la ripresa del traffico marittimo commerciale, in quello che è stato un blocco costato miliardi di dollari per la quantità di navi rimaste ferme: sono quasi 400 le imbarcazioni rimaste bloccate in questo maxi-ingorgo nel Mar Rosso e serviranno giorni affinché la navigazione torni alla normalità. Lo scorso martedì, la Ever Given che trasporta merci tra l'Asia e l'Europa era rimasta incagliata nei bassi fondali durante una tempesta di sabbia. L'incidente, nel quale l'imbarcazione si era messa di traverso ostruendo completamente il passaggio, è avvenuto a circa 6 chilometri (3,7 miglia) a nord dell'ingresso meridionale, vicino alla città egiziana di Suez che dà il nome al canale, in un tratto a corsia unica.

LA PAGINA FACEBOOK La notizia è arrivata attraverso la pagina Facebook della Suez Canal Authority, dopo che per giorni si sono rincorse notizie della sua liberazione, in particolare dopo un primo tentativo in cui si era disincagliata per poi subito tornare di traverso e ostruire di nuovo il passaggio.

«In diretta: riuscita degli sforzi di rimettere in galleggiamento la portacontainer panamense», questo il messaggio dell'annuncio, accompagnato da immagini che mostrano la nave relativamente al centro della via d'acqua, attorniata da imbarcazioni sia alla sua destra sia alla sua sinistra. «L'ammiraglio Osama Rabie, presidente della Suez Canal Authority, ha proclamato la ripresa del traffico di navigazione nel canale», prosegue il testo. Rabie ha inviato un comunicato «per rassicurare la comunità marittima internazionale», confermando sia l'avvenuta liberazione sia le operazioni per la ripresa regolare del traffico: il prolungamento del blocco navale ha portato a perdite per 400 milioni di dollari all'ora, con quasi 10 miliardi di dollari al giorno di merci ferme e facendo impennare il prezzo del petrolio e del gas.

L'OPERAZIONE La giornata era iniziata con messaggi di segnale positivo, sebbene consapevoli della complessa operazione. «La MV Ever Given è stata rimessa a galla con successo alle 4.30» (ora locale), si leggeva sulla pagina Twitter del fornitore globale di servizi offshore Inchcape Shipping. Il sito di tracciamento navi Vasselfinder aveva cambiato lo status della Ever Given in under way (in movimento), riportando una posizione ricevuta alle 6.05. «Le prospettive di un pieno galleggiamento della Ever Given sembrano promettenti», così un altro tweet della società di fornitura di servizi per il canale, la Leth Agencies, segnalando l'arrivo sul posto di due rimorchiatori, l'italiano Carlo Magno e l'olandese Alp Guard. C'è ora grande attesa per il ritorno alla normalità del traffico marittimo commerciale. Sempre secondo Rabie ci vorranno «tre giorni e mezzo» per la fine delle operazioni e lo smaltimento del maxi-ingorgo.

Intanto la prossima tappa della Ever Given sarà la regione dei laghi, dove verrà sottoposta a una revisione tecnica. Grande soddisfazione è stata espressa dal presidente egiziano, Abdel Fattah Al Sisi, che ha elogiato la popolazione del suo paese. «Oggi gli egiziani sono riusciti a porre fine a questa crisi ha scritto su Twitter nonostante l'enorme complessità tecnica».

Simona Verrazzo © RIPRODUZIONE RISERVATA.





LA CRISI RISOLTA

Ever Given via da Suez Merito della luna piena

Rimorchiatori e alta marea decisivi per disincagliare la portacontainer Al Sisi esulta. Scende la quotazione del petrolio. Ma oltre 360 navi in coda

DI ETTORE LIVINI

L' Ever Given è libera, il traffico nel Canale di Suez è ripreso ieri sera, ma il commercio marittimo si prepara ad almeno un mese di via crucis per gli effetti collaterali del più grande ingorgo navale della storia. Il salvataggio della gigantesca portacontainer arenata da martedì scorso all' imboccatura sud del Canale è stato annunciato ieri alle 15.05 dal coro festoso di sirene anti- nebbia dei rimorchiatori che partecipavano all' operazione.

Lo scafo aveva iniziato a muoversi già all' alba, quando le squadre speciali di soccorritori - che hanno dragato 30mila metri cubi di fango sotto la chiglia - sono riusciti a liberare la poppa e ad allontanarla dalla costa occidentale.

L' alta marea di plenilunio ha dato poi l' aiutino finale. Nel primo pomeriggio i motori di 13 rimorchiatori - tra cui l' italiano Carlo Magno - sono riusciti con grande lentezza a strappare anche la prua dalla morsa di sabbia e roccia e nel tardo pomeriggio la Ever Given aveva raggiunto, navigando da sola, il Grande Lago Amaro al centro del Canale, dove sarà sottoposta a un check-up completo a scafo e motori. Il presidente egiziano Abdel Fatah al-Sisi ha esultato subito via Twitter: «Gli egiziani hanno riaperto al mondo intero il traffico di beni e merci». La ripresa del traffico sui 190 chilometri d' acqua che collegano Mediterraneo e Mar Rosso (dove passa il 30% dei container globali) è in effetti un gran sospiro di sollievo per l' economia planetaria. Il petrolio è sceso subito di un dollaro dopo il disincagliamento della nave e gli armatori in ogni angolo del mondo - che temevano uno stop molto più lungo - possono ora tornare a pianificare i viaggi delle loro flotte con più tranquillità e con la certezza che chi viaggia tra Europa ed Asia può utilizzare la rotta più corta.

I tempi per smaltire l' effetto- Ever Given però non saranno brevi. «Prima che il traffico torni normale ci vorranno settimane, forse mesi», ha ammesso ieri la Maersk, il maggior armatore al mondo. Servirà almeno una settimana per esaurire del tutto la lunga coda all' ingresso del Canale dove sono in attesa del passaggio 365 imbarcazioni. Diverse navi sono state dirottate sulla rotta che circumnaviga l' Africa e accumuleranno ritardi minimi di dieci giorni. E i porti - soprattutto quelli europei - dovranno far fronte nei prossimi giorni a un' ondata di arrivi quasi in contemporanea che metteranno a dura prova le infrastrutture di carico e scarico. «Quello che è quasi certo è che gli armatori dovranno abituarsi a liste d' attesa », ha ammesso un portavoce del porto di Rotterdam.

La soluzione della crisi di Suez ha regalato una gran boccata d' ossigeno anche agli assicuratori della Ever Given. I danni da pagare, di sicuro, non saranno pochi. Ci sono i soccorsi, le riparazioni del canale. Più gli extra costi subiti da tutte le navi in attesa e i problemi di chi aveva a bordo merci deperibili.

Cifre che però si sarebbero gonfiate di molto se il blocco del traffico nel Canale fosse durato più a lungo, se la nave si fosse in qualche modo danneggiata (i danni invece sembrano minimi) o se fosse stato sversato in acqua carburante o parte del carico di bordo.





Dragate oltre 20 mila tonnellate di sabbia attorno alla prua

Liberata la Ever Given riprende il traffico nel Canale di Suez

GIORDANO STABILE - INVIATO A BEIRUT - Un' ultima folata di vento stava per mandare tutto all' aria. La Ever Given, già quasi libera, ha piegato di nuovo verso la sponda del canale e per qualche minuto gli equipaggi dei rimorchiatori hanno temuto il peggio. Avevano lavorato tutta la notte, assieme a centinaia di tecnici e operai impegnati nella più grande operazione di salvataggio da decenni. Per sei giorni il gigante da 220 mila tonnellate di stazza era rimasto incagliato e molti esperti già parlavano di «settimane» necessarie per sbloccarlo. Uno scenario da incubo per gli egiziani. Riuscire nell' impresa era questione di salvezza economica, perché il canale di Suez è la prima fonte di valuta pregiata, e di orgoglio nazionale. Dopo aver aspirato con enormi draghe oltre 20 mila tonnellate di sabbia attorno alla prua conficcata nel terreno melmoso, poco dopo la mezzanotte 14 rimorchiatori, compreso l' italiano Carlo Magno, avevano cominciato a tirare con tutta la potenza dei loro motori. L' alta marea eccezionale per via della Luna piena sollevava la portacontainer lunga quattrocento metri, centimetro dopo centimetro. Poi, alle 5 e 42, poco prima dell' alba di ieri, il bestione si è mosso. Le urla delle sirene hanno rotto il silenzio.

L' enorme massa appesantita da 20 mila container è stata trascinata verso il centro del canale. Alle sette del mattino è arrivato il primo annuncio ufficiale, dall' ammiraglio Osama Rabie, direttore dell' Autorità del canale di Suez. La nave era stata rimessa in «stato di galleggiamento» e raddrizzata «all' 80 per cento».

Sembrava l' annuncio della vittoria ma non era finita. Allo scendere della marea la prua tornava nell' acqua torbida, mista a sabbia e fango, e il vento ricominciava a soffiare. I rimorchiatori dovevano lottare ancora per ore, fino alle quattro del pomeriggio, mentre a bordo della nave l' equipaggio era impegnato a riaccendere i motori, un procedimento lungo e complesso, e a ripristinare l' elettricità

e tutti i sistemi. Dopo l' ultima sbandata, alle 15 e 45 la Ever Given si faceva domare. Dritta, con la prua libera e volta verso Nord, cominciava la sua navigazione sotto scorta. Dalla riva curiosi e fotografi vedevano l' immensa sagoma rimpicciolirsi, mentre attraversava la parte più stretta del canale a un ritmo da lumaca, 1,5 nodi di velocità, meno di tre chilometri all' ora. Tanto bastava però a liberare la via commerciale più battuta al mondo, la giugulare del commercio globale, dove passa il 12 per cento di tutto il traffico marittimo. Alle sette il portacontainer accelerava fino a 4,5 nodi e poco dopo entrava nel Piccolo lago salato, uno slargo dove è possibile manovrare in libertà. La crisi pote

va dirsi conclusa. Alle otto di sera l' ammiraglio Rabie comunicava che la navigazione nel canale poteva riprendere «in entrambe le direzioni», in modo da smaltire l' enorme ingorgo, 408 navi in attesa. Arrivava anche il messaggio di congratulazioni del presidente Abdel Fatah al-Sisi mentre gli equipaggi dei rimorchiatori postavano selfie con le loro urla di gioia: «È libera». Sui social i più nazionalisti li accostavano alle foto dell' offensiva nella guerra dello Yom Kippur, quando le truppe di Sadat riuscirono a riprendere il canale conquistato nel 1967

dagli israeliani. Gli egiziani hanno avuto la loro piccola rivincita e l' eroe di questa battaglia durata sei giorni è l' addetto alla pala meccanica, immortalato sotto la gigantesca prua mentre cercava di liberarla dalla sabbia. Al Cairo adesso si fanno i conti sui costi del blocco e qualcuno pensa di far causa all' armatore giapponese dell' Ever Given. Ogni giorno



passano dal canale passano beni per oltre 9 miliardi di dollari e l' Egitto incassa fino a 14 milioni di tariffe. E non si sa quanto tempo



La Stampa

Focus

ci vorrà per torna

re alla normalità. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Suez: '3,5 giorni per smaltire traffico dopo fine operazioni'

Lo rende noto l' Authority del Canale

(ANSA) - IL CAIRO, 29 MAR - Ci vorranno "tre giorni e mezzo" dopo la fine delle operazioni attorno alla Ever Given per smaltire il traffico marittimo che si è creato nel canale di Suez a causa dell' incidente. Lo ha annunciato il capo dell' Authority del canale alla tv locale. (ANSA).



L'ANALISI / Incidente Suez: Conseguenze e danni da ritardo - Contratti, penali e rischio pirateria

Il blocco del Canale di Suez e del traffico marittimo internazionale di merci. Le conseguenze, i danni - forse incalcolabili - per logistica e industria. La cancellazioni dei contratti, le relative penali, i gravissimi pregiudizi per l'intera economia marittima e per i destinatari dei carichi presenti a bordo.

Pubblichiamo un intervento dell'avvocato marittimista, Rosa Abbate, studio legale PG Legal - Genova, Milano, Roma. GENOVA - La nave cargo EVER GIVEN della società di navigazione taiwanese EVERGREEN CORP. è una portacontainer di grandi dimensioni, lunga 400 mt. e larga 50 mt, costruita nel 2018 (quindi nuova) capace di trasportare circa 20 mila teu e che il 23 marzo 2021, durante la navigazione nel Canale di Suez, si incagliava a causa pare di avverse condizioni meteo dovute ad una improvvisa e violenta tempesta di sabbia che avrebbe limitato fortemente la visibilità durante il viaggio. A seguito di una manovra articolata, la nave si intraversava spiaggiandosi fra le due sponde opposte del Canale, e ove da allora è rimasta incagliata, fino alle ore 4,30 di stamani, ostruendo completamente la navigazione. Da quel giorno è stata quindi disposta dalla Suez Canal Authority la chiusura del Canale con il blocco dell'intero traffico marittimo in corso e, quindi, il fermo di tutte le navi che si trovavano in transito. Si è creato in tal modo un ingorgo di oltre 300 navi, quasi tutte cargo, costrette a rimanere ferme e in attesa delle operazioni di disincaglio. Operazioni che alle 4,30 (UTC) di stamani hanno avuto buon esito, riportando al galleggiamento la nave e permettendone il parziale disincaglio, La navigazione del Canale di Suez rimane per il momento sospesa, il traffico alle navi dovrebbe riaprire stanotte secondo quanto appena annunciato dal capo della Suez Canal Authority (Sca), Osama Rabie. In questi giorni importanti interventi sono stati messi in atto con l'impiego di rimorchiatori specializzati nel salvataggio e nel recupero di navi di grandi dimensioni, come per il caso della nave da crociera COSTA CONCORDIA le cui operazioni, ora come allora, si sono presentate particolarmente complesse. Gli effetti di questo evento si sono manifestati immediatamente in tutta la loro gravità in termini di perdite economiche e di costi ingentissimi, soprattutto (ma non solo) per il fermo obbligato delle navi bloccate nel Canale di Suez e già quantificato, benchè con una certa approssimazione, in circa 9 miliardi di dollari al giorno. COSTI E CONTRATTI NAVI I costi giornalieri della nave rappresentano, infatti, una delle voci più importanti e significative negoziate tra le parti nei contratti di utilizzazione delle navi in uso sul mercato (time charter party / voyage charter party) ed incidono sulle transazioni e il costo del trasporto stesso riflettendosi anche sul prezzo delle merci oggetto della compravendita e che devono essere trasportate per la consegna agli acquirenti. LE MERCI Per le merci oggetto delle operazioni internazionali di import /export l'aspetto più rilevante investe il trasporto delle materie prime necessarie per i cicli produttivi e indispensabili per l'economia in generale molte delle quali devono essere necessariamente trasportate via mare (ad es. petrolio, sostanze chimiche, carbone, oli, fertilizzanti, grano) sia per le loro caratteristiche (liquidi, secchi etc.) sia per soddisfare l'esigenza di rilevanti quantità (rinfuse, colli, di- mensioni etc.). CLUSTER MARITTIMO La spedizione marittima di merci è, inoltre, caratterizzata dalla esistenza di un vero e proprio cluster composto da operatori del settore che a vario titolo e con ruoli specifici e ben definiti realizzano e portano a compimento ogni singola operazione (spedizionieri, agenti, compagnie di navigazione, noleggiatori di navi, assicuratori traders, porti, autotrasportatori). L'IMPATTO L'incidente della nave EVER GIVEN ha avuto un violento impatto su questo sistema - consolidato da decenni- producendo una serie di conseguenze a effetto domino per tutti gli operatori interessati (navi, merci, assicuratori, grande distribuzione, utilizzatori finali etc.) di proporzioni catastrofiche a livello economico e





Corriere Marittimo

Focus

scaturenti sia dall'incidente che ha interessato la EVER GIVEN e tutti i suoi containers a bordo, ma altresì dall'impossibilità per le altre navi cargo di transitare attraverso il Canale di Suez che costituisce da sempre la via privilegiata per il traffico commerciale marittimo e il più importante sbocco nel Mediterraneo (e, poi, verso Gibilterra e gli Stati Uniti ed il Sud America). Il blocco del transito navale nel Canale di Suez ha indotto alcune compagnie di navigazione a dirottare le proprie navi verso l'itinerario alternativo, peraltro l'unico possibile, della circumnavigazione dell'Africa, con tutti i maggiori e ingentissimi costi aggiuntivi, l'aumento dei tempi di navigazione, nonché di ulteriori rischi, tra l'altro, per la costante e massiccia presenza di pirati nelle zone battute da quelle rotte. **EFFETTI PER L'ITALIA** L'Italia è uno dei Paesi al centro delle tradizionali rotte commerciali e di non secondaria importanza quanto a volume di import/export di merci (materie prime, merci varie, semilavorati, etc.) e, pertanto, le conseguenze dell'incidente della nave EVER GIVEN non mancheranno sia per le merci e gli aventi diritto/acquirenti, che probabilmente dovranno sopportare costi imprevisi ed ingenti (avarie, danni da ritardo, cancellazioni di contratti, penali) ma anche per gli operatori del settore navale (tra le altre, la nave italiana JOLLY COBALTO si trova attualmente tra quelle ferme in coda nel Canale di Suez). **LE CONSEGUENZE SULLE MERCI** Le conseguenze pregiudizievoli dell'incidente coinvolgono, quanto alle merci, sia quelle che si trovano a bordo della nave incagliata e che quelle a bordo delle altre navi rimaste bloccate nel Canale investendo quindi tutti i possibili settori della produzione, dell'industria e dell'economia trattandosi di molte navi con a bordo le più svariate tipologie di merci e materie prime (petrolio, granaglie, minerali, sostanza chimiche, pezzi per industrie automobilistiche, materie prime alimentari, merci deperibili, prodotti per l'industria etc. etc.) anche di natura e qualità tali per cui la prolungata permanenza a bordo, così come la mancata e/o ritardata immissione nei cicli di produzione può essere causa di avaria anche irreversibile, di impossibilità di utilizzo, di perimento (alcune navi trasportano anche animali vivi). **DANNI DA RITARDO** A queste perdite si aggiungono i danni da ritardo con possibili, derivanti cancellazioni dei contratti e relative penali così come fermi di produzione per mancanza dei pezzi ordinati o delle materie da lavorare. Per queste ragioni è già un dato di fatto attuale l'esistenza di danni ingenti per l'industria -anche italiana- per il mancato arrivo nei tempi previsti e contrattualizzati delle merci non ancora consegnate perché rimaste bloccate nel Canale di Suez, e quindi, oggetto di un contratto di trasporto tecnicamente non performato e quindi fonte di possibili responsabilità e pretese risarcitorie. Oltre ai danni veri e propri alle merci, ulteriori aspetti vengono in rilievo per le maggiorazioni di spese e costi imprevisi e ingenti a cui si trovano esposti i caricatori/ ricevitori delle merci l'armatore e/o noleggiatori della nave incagliata e, per essi, dei relativi assicuratori (della nave EVER GIVEN, dei carichi, inclusi quelli delle altre navi ferme, della responsabilità verso i terzi). Questo per quanto concerne i costi di salvataggio, recupero e probabilmente rimorchio delle navi (attraverso l'impiego dei rimorchiatori già all'opera e giunti anche dall'Italia) e che sono ripartiti fra tutti i predetti soggetti come prevede la normativa marittima internazionale (e relativa regolamentazione contrattuale) della Convenzione Salvage del 1989 in tema di salvataggio e delle Regole di York e Anversa in materia di avarie comuni in ottemperanza al principio dell'obbligazione contributiva vigente nella spedizione marittima e sostanzialmente fondata sulla ripartizione degli oneri, incluso il compenso di salvataggio, fra tutti i partecipanti alla spedizione. **EFFETTI DISRUPTIVE** Lo scenario è ancora una volta quello di un effetto disruptive dell'originario equilibrio della supply chain già verificatosi in occasione dello scoppio dell'epidemia da covid -19 che ha avuto pesanti riflessi sulla catena logistica del trasporto marittimo internazionale di merci e la stessa IMO, all'indomani dalla dichiarazione di pandemia da parte dell'OMS, si è immediatamente attivata con l'emanazione di importanti linee guida e raccomandazioni rivolta agli Stati. **RECLAMI E DISPUTE LEGALI** I danni economici derivanti o comunque riconducibili all'incidente della nave EVER GIVEN diventano fonte certa di reclami da parte dei destinatari delle merci nei confronti della nave, ma altresì fonte di numerose e svariate dispute nell'ambito dei rapporti tra armatori e

noleggianti riguardo ad es. i tempi di attesa, la mancata esecuzione del contratto, il ritardo nel viaggio, le spese di soccorso e recupero, cui si aggiungono quelli dei soggetti coinvolti nelle altre spedizioni marittime rimaste ferme nel Canale di Suez. IMPATTO SU ASSICURATORI, CONTRATTI CHARTER Il tutto, con un significativo e importantissimo impatto sugli assicuratori che dovranno gestire sinistri



Corriere Marittimo

Focus

e pretese di indennizzo altissime per ogni tipologia di copertura di marine insurance (cargo claims, demurrages, P & I liabilities, salvage compensations, etc.). Il cambio di itinerario già opzionato da alcune compagnie di navigazione che hanno invertito la rotta delle loro navi verso la circumnavigazione dell'Africa presenta aspetti problematici non solo per i maggiori costi inevitabili per il viaggio più lungo (approvvigionamenti, bunker, estensione di coperture assicurative, modifiche ai contratti di vendita e trasporto) ma anche per le modifiche ai contratti in corso di utilizzazione delle navi (charter parties) e delle merci (sale contracts) non sempre agevoli sia da un punto di vista pratico che giuridico (il più delle volte sono regolati dalla legge inglese). RISCHIO PIRATERIA L'aspetto assicurativo diventa preminente atteso il possibile aumento dei rischi della navigazione e in particolare dei fenomeni di pirateria in quelle aree dell'Africa (Golfo di Aden, Somalia, e altri) e che potrebbero concretizzarsi proprio in occasione di un aumento del traffico navale cargo che navigano probabilmente senza scorta. Nell'attesa di arrivare alla riapertura dei traffici nel Canale e di un ritorno al normale traffico marittimo, è stato tuttavia, scongiurato il rischio di ulteriori problemi legati alla necessità di un trasbordo dei container presenti sulla EVER GIVEN con tutte le conseguenze in termini di spese enormi e tempi lunghissimi che avrebbero gravato in gran parte sui clienti e i destinatari delle merci, per la salvezza dell'intera spedizione, delle altre navi ferme in coda e per evitare ancora l'aumento dei costi.

Liberato il Canale di Suez, disincagliata la nave Ever Given

La portacontainer Ever Given arenata nel Canale di Suez dal 23 marzo, è stata parzialmente disincagliata stamattina alle 4,30 (UTC). È andata pertanto a buon fine l'operazione che ha riportato al galleggiamento la nave. Lo ha fatto sapere il fornitore di servizi per il trasporto marittimo Inchcape Shipping. Trova conferma, pertanto, quanto era stato dichiarato dagli equipaggi, secondo i quali la nave non aveva subito il danno dei motori, che infatti, sono stati riattivati una volta riportata la nave al galleggiamento. Ever Given, tuttavia, dovrà essere sottoposta ad una attenta verifica per scongiurare eventuali danni allo scafo.



Federagenti: caso Ever Given torna a evidenziare ruolo di Suez e la sua fragilità dimenticata dai tempi della Guerra dei Sei giorni

(FERPRESS) Roma, 29 MAR Abbiamo sempre pensato di svolgere una funzione operativa e professionale di raccordo fra mercati internazionali e mercato nazionale, fra mare e terra. Il blocco di Suez ci colloca davanti a una nuova missione: far capire al Paese, ai media e all'opinione pubblica che la sopravvivenza economica, il benessere, le possibilità di ripresa del Paese anche dopo la pandemia dipendono da un solo fattore: i trasporti marittimi e quindi le relazioni commerciali che attraverso questi e i porti, l'Italia, specie in chiave mediterranea sarà in grado di ristabilire. E che il Canale di Suez non è un semplice nome sulla carta geografica, ma è il cordone ombelicale che tiene in vita l'economia italiana e impedisce a gran parte del Mediterraneo di assumere le sembianze di uno stagno. Secondo Alessandro Santi, presidente della Federazione nazionale agenti marittimi, Federagenti, la sottovalutazione da parte di politica, istituzioni e media degli effetti potenzialmente gravissimi conseguenti il blocco del Canale per l'Italia, ha evidenziato in modo drammatico come l'Italia, per decenni chiusa in se stessa e incapace di seguire la sua vocazione mercantile mediterranea, abbia perso di vista il ruolo strategico, unico, dei trasporti via mare, per l'approvvigionamento di materie prime, di energia, per poter esportare i suoi prodotti. In una parola: per essere competitiva. Secondo Santi è venuto il momento di cambiare rotta: gli agenti marittimi in primis, ma tutte le categorie che operano nella filiera dei trasporti marittimi devono mettersi in gioco con forza per rafforzare la centralità dell'economia dei trasporti marittimi, facendo in modo che quanto accaduto in questi giorni non venga velocemente dimenticato. Senza i trasporti marittimi l'economia italiana conclude il Presidente di Federagenti non esiste e un blocco prolungato di Suez, venendo all'attualità, ne annienterebbe la competitività e la capacità di stare sui mercati. Il nostro dovere è d'ora in avanti quello di farlo capire anche all'opinione pubblica, perché smuovano istituzioni, partiti, politica e burocrazia, che hanno trasformato 8000 chilometri di coste, negli argini di un acquitrino. In questa ottica secondo Federagenti è necessario e urgente far sviluppare una consapevolezza nuova anche rispetto all'importanza del Canale di Suez e alla necessità di tutelarne la piena operatività. A maggior ragione per l'Italia che da Suez dipende per l'approvvigionamento via mare di energia, di materie prime e per l'export di una quota superiore al 40% del totale. Costituiamo Comitati tecnici per qualsiasi cosa, il canale di Suez meriterebbe un osservatorio permanente, anche con il coinvolgimento di altri Paesi mediterranei e nella prospettiva di una collaborazione sempre più fattiva con l'Egitto che attraverso la Suez Canal Authority controlla questa via d'acqua, che per l'Italia rappresenta un'infrastruttura economica prioritaria.



Il Nautilus

Focus

Ever Given: finisce un incubo

Suez . Aggiornamento ore 07.00 locali. Finalmente la poppa dell'Ever Given è stata totalmente liberata e all'alba di oggi la nave, ruotata di circa venti gradi rispetto alla linea del canale, ha ripreso il suo galleggiamento assistito. I tecnici dell'olandese Smit Salvage affermano che ancora hanno bisogno delle verifiche. 'La nave portacontainer ha iniziato a galleggiare con successo dopo aver risposto alle manovre di traino', ha detto Osama Rabie, capo dell'Autorità del Canale di Suez (SCA), in un'intervista telefonica con la TV di Stato. 'Una volta messo in sicurezza la nave, riprenderemo direttamente la navigazione e la porteremo ai Bitter Lakes.' Intanto, la crisi marittima che si è venuta a creare con il blocco del canale ha scatenato tantissimi webinar su una rotta che gestisce la maggior parte dei flussi commerciali tra l'Asia e l'Europa; oltre alle cause di tale sinistro. Noi possiamo dire che il mondo globale (in particolare quello del social) si è accorto dell'importanza economico/marittima dell'esistenza del canale di Suez e quanto importante un lavoro, quello dei marittimi, nel realizzare il processo dei trasporti marittimi.

Abele Carruezzo



A fine mattinata potrebbero concludersi con successo le operazioni per riattivare il traffico marittimo nel canale di Suez

Ripristinato parzialmente il galleggiamento della portacontainer "Ever Given". Ieri oltre 500 navi erano in attesa di attraversare la via d' acqua egiziana Stamani, infine, i tentativi in atto per rimuovere la portacontainer Ever Given postasi di traverso nel canale di Suez nella giornata di martedì, quando l' Egitto era flagellato da una tempesta di sabbia con forti venti, hanno registrato il primo rilevante successo. La grande nave, con i suoi 400 metri di lunghezza, che aveva interamente ostruito la via d' acqua causando il blocco del traffico marittimo e la formazione di una consistente aggregazione di navi in attesa di poter entrare nel canale, è stata infatti parzialmente rimessa in galleggiamento e la poppa della portacontainer, che in precedenza era a soli quattro metri da una delle sponde del canale, dista ora 104 metri da terra. L' Autorità del Canale di Suez ha reso noto che, con l' aumento del livello delle acque che raggiungerà la quota massima alle ore 11.30 locali, le operazioni di spostamento della Ever Given saranno riprese per porla parallelamente alla direzione del canale. La Suez Canal Authority ha annunciato che i transiti delle navi nel canale saranno riattivati non appena la nave sarà rimessa in pieno galleggiamento e si inizierà a trasferirla nell' area dei laghi per avviare le verifiche tecniche sulla portacontainer. Intanto l' assembramento formato dalle navi in attesa di poter attraversare il canale si è costantemente infoltito negli ultimi giorni nonostante diverse compagnie di navigazione abbiano deciso di reindirizzare le loro navi su altre rotte, in particolare su quella che compie il periplo dell' Africa doppiando il Capo di Buona Speranza. Se giovedì scorso erano oltre 200 le grandi navi in attesa di transitare nel canale, il giorno successivo il numero era cresciuto a circa 240 per poi salire a più di 400 nella giornata di sabato e a circa 540 navi a metà della giornata di ieri. L' ammiraglio Osama Rabie, presidente dell' Autorità del Canale di Suez, nel corso della conferenza stampa tenuta sabato sera per fare il punto sulle operazioni di rimessa in galleggiamento della Ever Given , aveva reso noto che al momento le navi in attesa erano 321, numero che comprendeva le navi che avevano fatto richiesta all' ufficio portuale del Canale di Suez di essere ammesse nelle aree di ancoraggio e nei canali di accesso situati nel Mediterraneo, all' imbocco settentrionale del canale, e nel Mar Rosso, all' entrata meridionale del canale, ma non includeva le unità navali bloccate all' interno del canale né quelle che, pur già in zona, non avevano ancora chiesto alle autorità egiziane il via libera per accodarsi alle navi in attesa. Nel corso della conferenza l' ammiraglio aveva illustrato le azioni e le misure assunte per disincagliare la nave arenata, con l' impiego prima di rimorchiatori nella giornata di martedì ai quali si erano poi aggiunti il giorno successivo alcune draghe ed escavatori a terra per rimuovere sabbie e materiali che intrappolavano lo scafo. Rabie aveva confermato che, dato che l' intervento di questi mezzi non aveva ancora consentito di risolvere la situazione, alla fine si era deciso di avviare le operazioni per rimuovere i container dalla nave per alleggerirla e agevolare il suo disincagliamento, decisione che è stata l' ultima ad essere presa in considerazione in quanto - aveva specificato - tali operazioni sono di difficile attuazione e richiedono tempi lunghi. L' ammiraglio aveva precisato inoltre che le cause che avevano determinato l' incidente sono probabilmente molteplici e il fattore maltempo è una di queste ma non la principale, in quanto la navigazione attraverso il canale è organizzata e assicurata anche durante tali periodi. In attesa di avere notizie più certe sul ripristino del traffico marittimo nel canale egiziano, intanto diverse primarie compagnie di navigazione mondiali avevano iniziato a dirottare le loro navi che



A fine mattinata potrebbero concludersi con successo le operazioni per riattivare il traffico marittimo nel canale di Suez

Ripristinato parzialmente il galleggiamento della portacontainer "Ever Given". Ieri oltre 500 navi erano in attesa di attraversare la via d' acqua egiziana

Stamani, infine, i tentativi in atto per rimuovere la portacontainer Ever Given postasi di traverso nel canale di Suez nella giornata di martedì, quando l' Egitto era flagellato da una tempesta di sabbia con forti venti, hanno registrato il primo rilevante successo. La grande nave, con i suoi 400 metri di lunghezza, che aveva interamente ostruito la via d' acqua causando il blocco del traffico marittimo e la formazione di una consistente aggregazione di navi in attesa di poter entrare nel canale, è stata infatti parzialmente rimessa in galleggiamento e la poppa della portacontainer, che in precedenza era a soli quattro metri da una delle sponde del canale, dista ora 104 metri da terra. L' Autorità del Canale di Suez ha reso noto che, con l' aumento del livello delle acque che raggiungerà la quota massima alle ore 11.30 locali, le operazioni di spostamento della Ever Given saranno riprese per porla parallelamente alla direzione del canale.

La Suez Canal Authority ha annunciato che i transiti delle navi nel canale saranno riattivati non appena la nave sarà rimessa in pieno galleggiamento e si inizierà a trasferirla nell' area dei laghi per avviare le verifiche tecniche sulla portacontainer.

Intanto l' assembramento formato dalle navi in attesa di poter attraversare il canale si è costantemente infoltito negli ultimi giorni nonostante diverse compagnie di navigazione abbiano deciso di reindirizzare le loro navi su altre rotte, in particolare su quella che compie il periplo dell' Africa doppiando il Capo di Buona Speranza. Se giovedì scorso erano oltre 200 le grandi navi in attesa di transitare nel canale, il giorno successivo il numero era cresciuto a circa 240 per poi salire a più di 400 nella giornata di sabato e a circa 540 navi a metà della giornata di ieri.

L' ammiraglio Osama Rabie, presidente dell' Autorità del Canale di Suez, nel corso della conferenza stampa tenuta sabato sera per fare il punto sulle operazioni di rimessa in galleggiamento della Ever Given , aveva reso noto che al momento le navi in attesa erano 321, numero che comprendeva le navi che avevano fatto richiesta all' ufficio portuale del Canale di Suez di essere ammesse nelle aree di ancoraggio e nei canali di accesso situati nel Mediterraneo, all' imbocco settentrionale del canale, e nel Mar Rosso, all' entrata meridionale del canale, ma non includeva le unità navali bloccate all' interno del canale né quelle che, pur già in zona, non avevano ancora chiesto alle autorità egiziane il via libera per accodarsi alle navi in attesa.

Nel corso della conferenza l' ammiraglio aveva illustrato le azioni e le misure assunte per disincagliare la nave arenata, con l' impiego prima di rimorchiatori nella giornata di martedì ai quali si erano poi aggiunti il giorno successivo alcune draghe ed escavatori a terra per rimuovere sabbie e materiali che intrappolavano lo scafo.

WEB

avrebbero dovuto transitare nel canale di Suez. Tra queste, i due principali vettori del segmento del trasporto marittimo containerizzato, la Maersk Line e la Mediterranean Shipping



Informare

Focus

Company (MSC) che collaborano nell' ambito dell' alleanza 2M, che hanno tre navi bloccate nel canale egiziano e circa 30 in attesa di poter effettuare il transito, ieri avevano annunciato la decisione di dirottare 15 portacontainer sulla rotta che doppia il Capo di Buona Speranza. Altrettanto avevano iniziato a fare altre compagnie di navigazione del segmento dei container e di altri settori dello shipping. La notizia che già alla fine di questa mattina il blocco nel canale potrebbe essere rimosso potrebbe indurre queste compagnie a decidere rapidamente di tornare alla originaria programmazione dei loro viaggi.

Informare

Focus

Il presidente egiziano dichiara risolta con successo la crisi del canale di Suez

Ancora in corso le operazioni per rimuovere la portacontainer Il presidente egiziano Abdel Fattah al-Sisi ha dichiarato risolta con successo la crisi determinata dal blocco del traffico navale nel canale di Suez provocato dall'arenamento avvenuto martedì della grande portacontainer Ever Given . «Oggi - ha sottolineato al-Sisi - gli egiziani sono riusciti a porre fine alla crisi della nave bloccata nel canale di Suez nonostante tutte le complicazioni tecniche che hanno caratterizzato la situazione». Al-Sisi ha rimarcato che il disincagliamento della portacontenitori è avvenuto ad opera egiziana: «la situazione - ha evidenziato - è tornata alla normalità per mano egiziana e - ha aggiunto - inviamo a tutto il mondo un messaggio di rassicurazione circa la situazione delle loro merci e delle loro necessità che passano attraverso una rotta di navigazione così vitale». L' Autorità del Canale di Suez, tuttavia, non ha ancora comunicato l' avvenuta rimozione dell' ostacolo, che - secondo le ultime notizie - dovrebbe poter avvenire nelle prossime 1-2 ore con l' impiego di tutti i mezzi navali che sono intervenuti sul luogo dell' incidente.



Santi (Federagenti): il canale di Suez meriterebbe un osservatorio permanente

Necessario - ha sottolineato - sviluppare una consapevolezza nuova anche rispetto all' importanza del canale e alla necessità di tutelarne la piena operatività «Abbiamo sempre pensato di svolgere una funzione operativa e professionale di raccordo fra mercati internazionali e mercato nazionale, fra mare e terra. Il blocco di Suez ci colloca davanti a una nuova missione: far capire al Paese, ai media e all' opinione pubblica che la sopravvivenza economica, il benessere, le possibilità di ripresa del Paese anche dopo la pandemia dipendono da un solo fattore: i trasporti marittimi e quindi le relazioni commerciali che attraverso questi e i porti, l' Italia, specie in chiave mediterranea sarà in grado di ristabilire. E che il Canale di Suez non è un semplice nome sulla carta geografica, ma è il cordone ombelicale che tiene in vita l' economia italiana e impedisce a gran parte del Mediterraneo di assumere le sembianze di uno stagno». Lo ha sottolineato Alessandro Santi, presidente della federazione degli agenti marittimi italiani, Federagenti, osservando che «la sottovalutazione da parte di politica, istituzioni e media degli effetti potenzialmente gravissimi conseguenti il blocco del canale per l' Italia, ha evidenziato in modo drammatico come l' Italia, per decenni chiusa in se stessa e incapace di seguire la sua vocazione mercantile mediterranea, abbia perso di vista il ruolo strategico, unico, dei trasporti via mare, per l' approvvigionamento di materie prime, di energia, per poter esportare i suoi prodotti. In una parola: per essere competitiva». Santi ha chiamato tutte le categorie che operano nella filiera dei trasporti marittimi a «mettersi in gioco con forza per rafforzare la centralità dell' economia dei trasporti marittimi, facendo in modo che quanto accaduto in questi giorni non venga velocemente dimenticato. Senza i trasporti marittimi - ha rilevato il presidente di Federagenti - l' economia italiana non esiste e un blocco prolungato di Suez, venendo all' attualità, ne annienterebbe la competitività e la capacità di stare sui mercati. Il nostro dovere è d' ora in avanti quello di farlo capire anche all' opinione pubblica, perché smuovano istituzioni, partiti, politica e burocrazia, che hanno trasformato 8.000 chilometri di coste, negli argini di un acquitrino». «In questa ottica - ha concluso Santi - è necessario e urgente far sviluppare una consapevolezza nuova anche rispetto all' importanza del canale di Suez e alla necessità di tutelarne la piena operatività. A maggior ragione per l' Italia che da Suez dipende per l' approvvigionamento via mare di energia, di materie prime e per l' export di una quota superiore al 40% del totale. Costituiamo Comitati tecnici per qualsiasi cosa, il canale di Suez meriterebbe un osservatorio permanente, anche con il coinvolgimento di altri Paesi mediterranei e nella prospettiva di una collaborazione sempre più fattiva con l' Egitto che attraverso la Suez Canal Authority controlla questa via d' acqua, che per l' Italia rappresenta un' infrastruttura economica prioritaria».



Informazioni Marittime

Focus

Ever Given è tornata a galla

Il lavoro dei rimorchiatori e delle escavatrici è stato sufficiente. Non ha ancora liberato il canale ma la prua è uscita dalla sabbia e ora è in navigazione trainata dai rimorchiatori

Dopo quasi una settimana di lavoro, tra spinte da decine di migliaia di cavalli dei rimorchiatori e scavi delle draghe, nella mattina di lunedì Ever Given è tornata a galla ed è parzialmente liberata. Qui un video della nave che festeggia suonando la sirena . La portacontainer di Evergreen lunga 400 metri incagliata da martedì scorso nel canale di Suez non ha ancora liberato il passaggio ma la prua è stata sbloccata dalla sabbia e ora è in navigazione trainata dai rimorchiatori . La notizia è stata confermata da Osama Rabie , presidente dell' Autorità del Canale di Suez, e da un post su Twitter della società di servizi marittimi Inchcape, che ha scritto che la nave è stata rimessa a galla e che seguiranno «ulteriori informazioni una volta che saranno note». Sebbene la nave stia in qualche modo galleggiando, non è chiaro quando lascerà il canale, permettendo la riapertura di un tratto cruciale che collega Asia e Mediterraneo. Un incidente che ha comportato l' arresto di centinaia di navi e perdite economiche, secondo la compagnia assicurativa Allianz, tra i 5 e i 9 miliardi di dollari per il commercio internazionale, con decine di navi che invece di attendere alla fonda l' apertura hanno preferito circumnavigare l' Africa. Leggi anche : I danni economici del blocco del canale di Suez L' incidente pare sia stato dovuto a un colpo di vento, secondo quanto riferisce l' armatore, che l' ha fatta mettere di traverso lungo una via d' acqua larga 200 metri.



Informazioni Marittime

Focus

Blocco di Suez, Federagenti: "Senza trasporti marittimi l'Italia collassa"

L'incidente della Ever Given torna a evidenziare il ruolo del canale e la sua fragilità dimenticata dai tempi della Guerra dei Sei giorni

Dal Canale di Suez transita oltre il 40% degli approvvigionamenti via mare di energia, di materie prime e altre merci da e per l'Italia. Basta questo dato, sottolinea Federagenti, per comprendere l'importanza della via d'acqua egiziana per la nostra economia. E l'incidente della Ever Given ha messo in luce questa realtà. "Abbiamo sempre pensato di svolgere una funzione operativa e professionale di raccordo fra mercati internazionali e mercato nazionale, fra mare e terra. Il blocco di Suez ci colloca davanti a una nuova missione: far capire al Paese, ai media e all'opinione pubblica che la sopravvivenza economica, il benessere, le possibilità di ripresa del Paese anche dopo la pandemia dipendono da un solo fattore: i trasporti marittimi e quindi le relazioni commerciali che attraverso questi e i porti, l'Italia, specie in chiave mediterranea sarà in grado di ristabilire. E che il Canale di Suez non è un semplice nome sulla carta geografica, ma è il cordone ombelicale che tiene in vita l'economia italiana e impedisce a gran parte del Mediterraneo di assumere le sembianze di uno stagno". Secondo Alessandro Santi, presidente della Federazione nazionale agenti marittimi, Federagenti, "la



sottovalutazione da parte di politica, istituzioni e media degli effetti potenzialmente gravissimi conseguenti il blocco del Canale per l'Italia, ha evidenziato in modo drammatico come l'Italia, per decenni chiusa in se stessa e incapace di seguire la sua vocazione mercantile mediterranea, abbia perso di vista il ruolo strategico, unico, dei trasporti via mare, per l'approvvigionamento di materie prime, di energia, per poter esportare i suoi prodotti. In una parola: per essere competitiva". Santi ritiene sia venuto il momento di cambiare rotta: gli agenti marittimi in primis, ma tutte le categorie che operano nella filiera dei trasporti marittimi "devono mettersi in gioco con forza per rafforzare la centralità dell'economia dei trasporti marittimi, facendo in modo che quanto accaduto in questi giorni non venga velocemente dimenticato". "Senza i trasporti marittimi l'economia italiana - conclude il presidente di Federagenti - non esiste e un blocco prolungato di Suez, venendo all'attualità, ne annienterebbe la competitività e la capacità di stare sui mercati. Il nostro dovere è d'ora in avanti quello di farlo capire anche all'opinione pubblica, perché smuovano istituzioni, partiti, politica e burocrazia, che hanno trasformato 8000 chilometri di coste, negli argini di un acquitrino". In questa ottica - secondo Federagenti - è necessario e urgente far sviluppare una consapevolezza nuova anche rispetto all'importanza del Canale di Suez e alla necessità di tutelarne la piena operatività. A maggior ragione per l'Italia che da Suez dipende per l'approvvigionamento via mare di energia, di materie prime e per l'export di una quota superiore al 40% del totale. Costituiamo Comitati tecnici per qualsiasi cosa, il canale di Suez meriterebbe un osservatorio permanente, anche con il coinvolgimento di altri Paesi mediterranei e nella prospettiva di una collaborazione sempre più fattiva con l'Egitto che attraverso la Suez Canal Authority controlla questa via d'acqua, che per l'Italia rappresenta un'infrastruttura economica prioritaria".

Informazioni Marittime

Focus

Canale di Suez verso l' apertura. Maersk: "12/24 ore"

L' armatore danese fa il punto della situazione. Alcune sue navi in viaggio intorno all' Africa potrebbero tornare indietro

Con la liberazione dalle sabbie di Ever Given , nelle prossime 12, 24 ore il canale di Suez potrebbe tornare navigabile, a una settimana dall' incidente che ha tenuto bloccata un' arteria marittima fondamentale per le merci dirette dall' Asia all' Europa. Lo rende noto Maersk in una comunicazione ai suoi clienti. La portacontainer è in viaggio, trainata dai rimorchiatori, verso i Laghi amari, i due bacini che si trovano all' interno del canale egiziano. Una volta ancorata lì il canale potrà definitivamente aprire. Leggi anche : I danni economici del blocco del canale di Suez «Allo stato attuale, però - informa la compagnia danese - il canale non è ancora libero e non siamo ancora in grado di sapere quando verrà aperto a tutte le navi in coda». Solo le navi in attesa gestite da Maersk sono 34, 15 sono state indirizzate in questi giorni verso il Capo di Buona Speranza per circumnavigare l' Africa, che richiede circa sette giorni di viaggio in più. Per questo non sono state tante le navi che hanno fatto questa scelta , aspettavano ancora l' ultimo giorno utile per lo sblocco del canale di Suez prima di fare la lunga traversata. Anzi, «stiamo attualmente calcolando se alcune di queste navi debbano tornare indietro». La situazione sarà più chiara quando i mercantili in coda inizieranno a muoversi verso il porto di Suez, l' imboccatura a Sud del canale egiziano.



Autotrasporto merci e logistica in sciopero

Pellecchia (Fit-Cisl): alta adesione dei lavoratori

Redazione

ROMA Tanti i lavoratori di autotrasporto merci e logistica in sciopero per il contratto. Le prime testimonianze dai territori parlano di alta adesione allo sciopero in atto. È un segnale chiaro: le lavoratrici e i lavoratori dell'autotrasporto merci e della logistica chiedono ad alta voce il rinnovo del contratto collettivo nazionale. Lo afferma il segretario generale della Fit-Cisl Salvatore Pellecchia in merito allo sciopero in corso, indetto insieme a Filt-Cgil e Uiltrasporti nel settore del trasporto delle merci, della logistica e delle spedizioni per la giornata di oggi e domani. Le lavoratrici e i lavoratori di questo settore prosegue Pellecchia sono stanchi ed esasperati, come testimoniato dai tanti presidi in corso in tutta Italia di fronte ai principali hub, magazzini, interporti e varchi portuali e prefetture. Sono numerose anche le adesioni di corrieri che come gli autisti di camion e tutti i lavoratori della logistica nei magazzini in questo periodo segnato dalla pandemia sono stati definiti essenziali. È scandaloso che, a fronte degli enormi sacrifici che hanno dovuto compiere per continuare a garantire il flusso di merci, a partire da quelle essenziali e persino nei mesi più duri del lockdown, le associazioni datoriali abbiano fatto arenare il tavolo per il rinnovo del contratto di settore. La vertenza è solo all'inizio se non arriveranno subito risposte salariali e normative adeguate ai lavori che svolgono e un rinnovo che veda la firma del maggior numero di associazioni datoriali a difesa dell'unicità del contratto.



Blocco Canale di Suez: quanto ne risentiamo?

Ne abbiamo parlato con Alessandro Santi, presidente di Federagenti

Giulia Sarti

LIVORNO Abbiamo chiesto a Alessandro Santi, presidente di Federagenti, di fare con noi alcune considerazioni alla luce del blocco del Canale di Suez. Blocco che va avanti dal 26 Marzo e che in queste ore sembra però destinato a concludersi. Santi ci spiega quanto Suez incida sui traffici mondiali, su quelli italiani e su quelli di Genova in particolare, il tipo di merci che passano dal corridoio e se oggi si fosse potuto evitare un fatto come quello che ha coinvolto la Ever Given. Bisogna ripensare il gigantismo navale o piuttosto essere preparati a situazioni di questo tipo? Chiudiamo l'intervista con una considerazione: i fatti accaduti nel Canale di Suez porteranno a un danno di immagine per la Evergreen o sono serviti per una pubblicità per così dire involontaria? Nel video tutte le risposte del presidente.



Ripresi i transiti nel Canale di Suez

Redazione

LONDRA Ripresi i normali transiti nel Canale di Suez. Evergreen Line è lieta di confermare che la nave Ever Given è stata rimessa in linea di galleggiamento nel Canale di Suez, intorno alle ore 15 di oggi, lunedì 29 Marzo. Per consentire che il Canale possa riprendere il suo normale funzionamento, la nave sta lasciando il punto in cui si era incagliata con l'ausilio di rimorchiatori. La nave noleggiata dalla compagnia di Taiwan sarà riposizionata nel Great Bitter Lake nel Canale per un'ispezione per valutare eventuali danni e determinare se può riprendere il servizio programmato. Una volta completata l'ispezione, verranno prese le decisioni in merito alle disposizioni per il carico attualmente a bordo. Evergreen Line, inoltre, esprime la sua gratitudine alla Suez Canal Authority ed a tutti coloro hanno fornito la loro assistenza e supporto in questa difficile e sfortunata situazione. La compagnia di navigazione esprime anche il più profondo apprezzamento all'equipaggio per la sua disponibilità, agli esperti di salvataggio e al team di dragaggio per la loro professionalità e gli sforzi profusi incessantemente negli ultimi sei giorni per garantire questo risultato. Ripresi i transiti del Canale di Suez, Evergreen si coordinerà con l'armatore per affrontare le questioni successive dopo che l'armatore e le altre parti interessate avranno completato i rapporti di indagine sull'incidente. Ricordiamo infine, che come noto, Ever Given è una nave portacontainer capace di trasportare 20.000 TEU, attualmente noleggiata da Evergreen Marine Corp. in base ad un time charter agreement, ed impiegata sul servizio di linea che collega l'Estremo Oriente all'Europa.



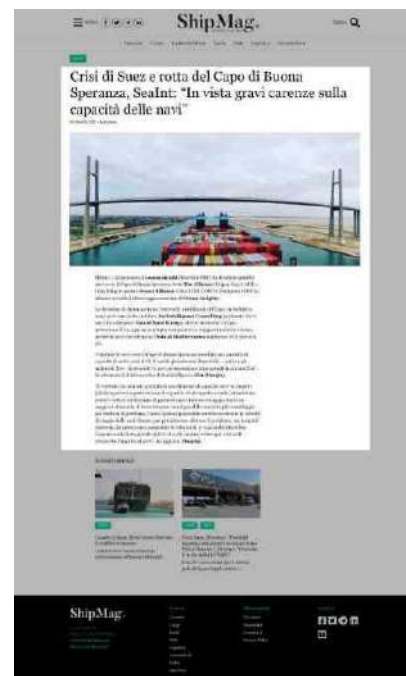
Canale di Suez, Ever Given liberata. Il traffico è ripreso

Suez Le immagini della nave portacontainer panamense Ever Given che riprende il largo, hanno segnato la fine del blocco dello specchio d'acqua tra le arterie commerciali più importanti al mondo. L'imbarcazione, di 400 metri di lunghezza e 200mila tonnellate di stazza, che da martedì scorso impediva il transito nel Canale di Suez è stata rimessa a galla alle 15:05 grazie al lavoro di 13 rimorchiatori, tra cui l'italiano Carlo Magno, e delle draghe che hanno continuato, senza sosta a estrarre sabbia e fango da la prua della nave, la parte che si è rivelata più complicata da liberare. Ad aiutare l'operazione secondo quanto ha reso noto Leth Agencies anche l'alta marea che è stata decisiva per disincagliare la prua. I rimorchiatori come annunciato in mattinata dall'ammiraglio Osama Rabie, capo dell'Authority del Canale di Suez hanno trainato la Ever Given nel Grande Lago Amaro, interno al canale, dove verrà sottoposta a una revisione tecnica e a un'ispezione per stabilire se la nave potrà riprendere i servizi che aveva in programma. Fonti dell'Autorità del Canale hanno fatto sapere che la ripresa del traffico è prevista per le 19. Per smaltire l'ingorgo di oltre 350 navi in attesa di entrare nel Canale in entrambe le direzioni, l'Authority ha previsto di raddoppiare i turni di lavoro. Alcune navi nei giorni scorsi hanno scelto di fare marcia indietro e circumnavigare il Capo di Buona Speranza per arrivare nel Mediterraneo, una deviazione di 9 mila chilometri che comporta almeno sette giorni aggiuntivi di viaggio. Secondo le stime della società Lloyd's List il blocco ha causato una perdita di 9,6 miliardi di dollari al giorno mentre per l'Egitto la cifra è stata pari a 12-14 milioni di dollari ogni 24 ore. Sono felice di annunciarvi che la nostra squadra di esperti, in stretta collaborazione con l'Autorità del Canale, ha rimesso in galleggiamento l'Ever Given alle 15:05 rendendo di nuovo possibile il passaggio attraverso il Canale di Suez ha dichiarato in un comunicato Peter Berdowski, l'amministratore delegato di Royal Boskalis Westminster, la società olandese di dragaggio e sollevamento di carichi pesanti in prima fila nei lavori di disincagliamento della portacontainer. La pressione temporale a completare questa operazione era evidente e senza precedenti. Berdowski ha affermato che per disincagliare la Ever Given e consentirle di riprendere la navigazione sono stati dragati circa 30 mila metri cubi di sabbia.



Crisi di Suez e rotta del Capo di Buona Speranza, Sealnt: In vista gravi carenze sulla capacità delle navi

Milano Al momento, il consorzio 2M (Maersk e MSC) ha dirottato quindici navi verso il Capo di Buona Speranza. Sette The Alliance (Hapag-Lloyd, ONE e Yang Ming) e quattro Ocean Alliance (CMA CGM, COSCO, Evergreen e OOCL). Almeno secondo l'ultimo aggiornamento di Ocean Insights. La decisione di circumnavigare l'estremità meridionale del Capo, in Sudafrica, non è però una scelta indolore. Sealntelligence Consulting ha stimato che le navi che collegano l'Asia al Nord Europa, dirette attraverso il Capo, necessitano di 14,4 giorni in più per completare un viaggio di andata e ritorno, mentre le navi che collegano l'Asia al Mediterraneo impiegano 26,8 giorni in più. Dirottare le navi verso il Capo di Buona Speranza assorbirà una quantità di capacità di carico pari al 6% di quella globalmente disponibile pari a 1,48 milioni di Teu la stessa di 74 navi portacontainer ultra-grandi da 20.000 Teu, ha affermato il chief executive di Sealntelligence Alan Murphy. È evidente che una tale quantità di assorbimento di capacità avrà un impatto globale e porterà a gravi carenze di capacità. Avrà impatto su tutte le tradelanes, poiché i vettori cercheranno di portare le navi laddove ritengono che ci sia maggiore domanda. A breve termine, non è possibile costruire più tonnellaggio per risolvere il problema, l'unica opzione praticabile sarebbe accelerare la velocità di viaggio delle navi. Questo può parzialmente alleviare il problema, ma lungi dal risolverlo. In questo caso, aumentare la velocità da 17 a 20 nodi ridurrebbe l'impatto sulla flotta globale dal 6% al 5,2%. Andare a tutto gas a 22 nodi ridurrebbe l'impatto al 4,8%, ha aggiunto Murphy.



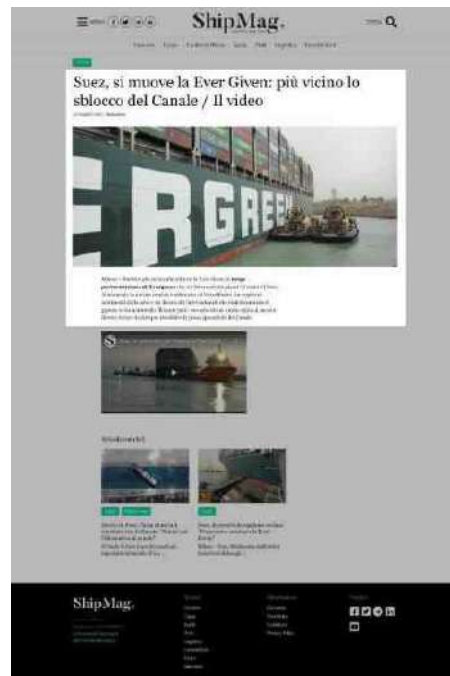
Canale di Suez, la nave non è più incagliata. Ma il ritorno alla normalità è ancora lontano

Milano La Ever Given, la nave che da martedì scorso blocca il canale di Suez, non è più incagliata. Nella notte è tornata a galleggiare e in mattina è stata raddrizzata: ora non è più perpendicolare ma parallela alla direzione di navigazione. Nonostante i passi avanti, la situazione è ancora lontana dal tornare alla normalità, con le previsioni degli esperti che suggeriscono ci vorranno settimane per vedere svanire gli effetti dell'incidente. Non vogliamo festeggiare troppo presto, ha detto Peter Berdowski, CEO di Boskalis, la società di recupero ingaggiata per estrarre l'Ever Given, alla radio olandese NPO Radio 1. Tirare a galla la parte posteriore della nave è stata la parte facile, la fase più impegnativa sarà la parte anteriore della nave, ha spiegato. Diversi video pubblicati sui social media hanno mostrato che la nave è stata spostata, aprendo spazio nel canale, mentre altre riprese, girate all'alba, includevano applausi celebrativi e clacson da parte dei rimorchiatori che hanno assistito nelle operazioni. Nelle scorse ore e giorni le maggiori compagnie di navigazione del mondo hanno avvertito i clienti che i disagi continueranno per lungo tempo. Anche quando il canale verrà riaperto, gli effetti a catena sulla capacità e sulle attrezzature globali saranno significativi, ha affermato questa mattina in una nota ai clienti Maersk, la più grande compagnia di spedizioni di container del mondo. Maersk ha 3 navi bloccate nel canale e altre 29 in attesa di entrare, rendendo noto che finora ha dirottato 15 navi verso il Capo di Buona Speranza. Secondo la società, potrebbero essere necessari sei giorni o più perché la coda di navi sia completamente smaltita. Nel weekend la MSC, la seconda compagnia di gestione di linee cargo a livello mondiale, ha dichiarato che la situazione si tradurrà in una delle maggiori interruzioni del commercio globale negli ultimi anni. Sfortunatamente anche quando il canale riaprirà, per l'enorme arretrato di navi in attesa, si avrà un aumento degli arrivi in determinati porti e potremmo riscontrare nuovi problemi di congestione, ha detto Caroline Becquart, vicepresidente senior di MSC in una nota. La Suez Canal Authority aveva in precedenza reso noto che un totale di dieci traghetti sono coinvolti nelle operazioni di liberazione della Ever Given. Gli escavatori hanno già spostato 27.000 metri cubi di sabbia, fino a una profondità di 18 metri, e questa operazione ha permesso di appurare che la parte anteriore della nave è stata danneggiata, anche se l'imbarcazione è rimasta stabile. Ciò aggiunge incertezza ai tempi di sblocco del canale, in quanto probabilmente la portacontainer non è operativa al 100%. L'Egitto aveva fissato a domani la scadenza per iniziare a scaricare la nave dai container se non fosse stata ancora messa a galla. Intanto si è allungata la lista di navi in attesa che il canale venga sbloccato: secondo i dati raccolti da Bloomberg, ieri c'erano 453 navi in coda, rispetto alle circa 100 all'inizio del blocco. In questo totale sono comprese 90 navi portarinfuse (navi usate per trasportare carichi non-liquidi e non contenuti in container), 27 petroliere, 82 portacontainer, 22 vettori GPL o GNL, 31 navi cisterna e 17 navi che trasportano veicoli. Anche se l'importante snodo per il commercio mondiale fosse liberato nei prossimi giorni, le conseguenze sugli scambi globali potrebbero durare settimane o mesi. Le tessere del domino sono state rovesciate ha scritto sui social media Lars Jensen, amministratore delegato di Sealntelligence Consulting I ritardi e i cambi di rotta, che sono già avvenuti, causeranno effetti a catena su navi e attrezzature vuote, che si faranno sentire per diversi mesi.



Suez, si muove la Ever Given: più vicino lo sblocco del Canale / Il video

Milano Sarebbe più vicina allo sblocco la Ever Given, la mega portacontainer di Evergreen che sta bloccando da giorni il Canale di Suez. Al momento la notizia sembra confermata da Vesselfinder che registra i movimenti della nave e da diversi siti internazionali che confermano che il gigante si sta muovendo. Rimane però, secondo alcuni media egiziani, ancora diverso lavoro da fare per ristabilire la piena operatività del Canale.



Il Canale di Suez rassicura sulla riapertura: Ever Given in galleggiamento. Sarà rimorchiata verso nord

Arrivano altre buone notizie dal canale di Suez. Grazie alle migliori condizioni meteo e marine, le operazioni di salvataggio condotte da Smit Salvage stanno proseguendo e lo scafo della nave portacontainer Ever Given una volta rimesso completamente in galleggiamento verrà rimorchiato verso nord. Lo ha reso noto l'Autorità del canale di Suez rassicurando anche lo shipping internazionale su una prossima riapertura dei transiti lungo la via d'acqua. L'ammiraglio Osama Rabie, presidente e amministratore delegato della Suez Canal Authority, ha annunciato che la nave portacontainer è stata rimessa a galla con successo. Questo è stato il risultato di manovre di spinta e rimorchio avvenuto con successo e che hanno portato al ripristino dell'80% della direzione della nave. Il vertice dell'autorità del canale ha poi aggiunto che una nuova fase di manovre è programmata intorno all'ora di pranzo quando l'alta marea dovrebbe innalzare il livello dell'acqua di 2 metri consentendo il completo ripristino della direzione della nave in modo che sia posizionata al centro della via navigabile. Sua eccellenza l'ammiraglio Rabie desidera rassicurare sul fatto che la navigazione sarà ripresa immediatamente dopo il completo ripristino della direzione della nave che verrà indirizzata verso l'area di attesa di Bitter Lakes per un'ispezione tecnica. Dunque lo scafo della Ever Given verrà rimorchiato verso nord e temporaneamente ancorata per consentire le necessarie verifiche di galleggiamento e per permettere al transito delle altre navi di riprendere.



Shipping Italy

Focus

Missione compiuta per il disincaglio della Ever Given: il canale di Suez è stato liberato (VIDEO)

Nelle prime ore del mattino di lunedì 29 marzo la nave portacontainer Ever Given che da martedì scorso giaceva incagliata ostruendo il transito lungo il canale di Suez è stata spostata. Lo riferiscono fonti di stampa locale e le testimoniano alcuni video postati in rete. Secondo quanto riporta Reuters la portacontainer di Evergreen sarebbe stata rimessa in galleggiamento e i motori riattivati; prima di un suo trasferimento la nave dovrà essere attentamente ispezionata per scongiurare eventuali danni rilevanti allo scafo. Oltre alle immagini dei video un'ulteriore conferma che la situazione sia stata sbloccata arriva dai siti di tracciamento del traffico navale che indicano la Ever Given come unità in movimento (under way). Anche l'agenzia marittima Inchcape Shipping Services ha comunicato che la nave arenata è stata disincagliata con successi alle 4:30 della mattina. Fra le unità che hanno contribuito alle operazioni di salvataggio coordinate da Smit Salvage figura anche il rimorchiatore d'altura Carlo Magno della società armatoriale italiana Augustea. **AGGIORNAMENTO 29 Marzo 2021 h.10:15** Lo scafo della nave Ever Given è stato liberato ma al momento si trova ancora accostato su un lato del canale di Suez. Nel corso delle prossime ore, approfittando delle buone condizioni meteo e della marea, le operazioni di salvataggio proseguiranno con il tentativo di riportare lo scafo completamente in galleggiamento al centro del canale e con il definitivo rimorchio per consentire successivamente il ripristino del regolare transito del traffico marittimo attraverso la via d'acqua egiziana.



Shipping Italy

Focus

Imo e altre agenzie Onu chiedono il vaccino prioritario per i marittimi. Ics favorevole

Cinque agenzie delle Nazioni Unite hanno firmato una dichiarazione congiunta per esortare gli Stati membri a considerare i marittimi (così come il personale degli equipaggi aerei) lavoratori essenziali e quindi a garantire loro l'accesso prioritario ai vaccini anti-Covid19. L'iniziativa è stata accolta con favore anche dalla International Chamber of Shipping, che rappresenta gli armatori a livello globale. Nel dettaglio la dichiarazione è stata siglata dai vertici di Imo (Organizzazione marittima internazionale), Icao (Organizzazione internazionale per l'aviazione civile), Ilo (Organizzazione internazionale del lavoro), Oms (Organizzazione mondiale della sanità) e Iom (Organizzazione Internazionale per le Migrazioni). Nella dichiarazione congiunta gli organismi dell'Onu hanno inoltre riconosciuto la necessità di un sistema globale interoperabile di certificati Covid per consentire ai marittimi e personale aereo di continuare ad attraversare le frontiere quotidianamente. 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 ha affermato Guy Platten, Segretario generale dell'Ics, che ha poi anche espresso la preoccupazione che il blocco del canale di Suez possa aggravare ulteriormente il problema del cambio equipaggi. Tornando al tema dell'immunizzazione, va evidenziato come nei giorni scorsi la stessa Ics aveva anche però messo in guardia rispetto all'eventuale introduzione di obblighi vaccinali da parte dei governi nazionali, considerandoli un rischio sia per l'attività di compagnie e armatori, sia per le supply chain globali.



INDICAZIONI OMSI SETTORI

Navi e voli, le priorità per tornare a viaggiare

Agnese Codignola

Tra le categorie cui assegnare priorità nelle campagne vaccinali ci sono tutti coloro che lavorano nell' aeronautica e nella marina commerciale e civile, a cominciare dagli equipaggi. Lo ha indicato l' Oms, in una dichiarazione congiunta rilasciata nei giorni scorsi insieme con diverse organizzazioni internazionali del lavoro e degli ambiti specifici. I lavoratori di questi settori sono infatti continuamente esposti a livelli di contagio, misure di prevenzione e vaccinazione le più diverse, e poiché viaggiano per tutto il mondo, possono involontariamente diventare fonti di trasmissione di Sars-CoV 2 e delle sue varianti.

I numeri aiutano a capire perché l' Oms abbia acceso un faro proprio su queste categorie. Per quanto riguarda il settore marittimo, infatti, più dell' 80% del commercio passa attraverso le vie d' acqua. Gli addetti sono non meno di due milioni, oltre 400.000 dei quali, a gennaio 2021, erano bloccati nei porti delle varie rotte, in attesa di tornare a casa ed essere sostituiti da altrettanti lavoratori.

Per quanto concerne l' aviazione, nel 2019 più di 5,8 miliardi di persone hanno viaggiato in aereo, e i voli cargo hanno trasportato il 35% delle merci in tutto il pianeta: un ambito affidato, nel complesso, a oltre 887.000 persone, compresi i tecnici di terra, che devono essere tutte immunizzate al più presto. Sono quindi necessari piani vaccinali mirati, da parte dei governi, e passaporti internazionali digitali che attestino l' avvenuta vaccinazione, anche perché non pochi di questi lavoratori sono impegnati a vario titolo nel trasporto di elementi cruciali per i vaccini. Ma la ripresa dei voli implica anche una riorganizzazione della distribuzione dei passeggeri, finora disomogenea e non sempre razionale. Per migliorarla, i ricercatori dell' Università dell' Illinois di Urbana Campaign hanno pubblicato, su Service Science, uno studio nel quale propongono due modelli che potrebbero essere impiegati su qualunque veicolo, e che indicano qual è il numero massimo di persone che è opportuno imbarcare a seconda della capienza dell' aereo, e come è meglio distribuire i posti, per mantenere il rischio a un livello minimo, in base a come sono organizzati i sedili. Le simulazioni sono basate su modelli matematici, e forniscono soluzioni non scontate, per esempio per alcuni modelli di Boeing. Così, non sempre lasciare una fila libera per ogni fila occupata è la soluzione migliore: in alcuni casi è meglio utilizzare geometrie più articolate.

Ci sarà insomma molto da lavorare, per riuscire a riportare i voli commerciali a livelli di occupazione accettabili e soprattutto sicuri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Notiziario Assoporti

Focus

Focus atti parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE

ITALIA

Nulla da segnalare

EUROPA

DECISIONE DEL COMITATO MISTO SEE n. 216/2018 del 26 ottobre 2018 che modifica l'allegato XIII (Trasporti) dell'accordo SEE

Publicato nella [GU L105 del 25-03-2021](#)

GOVERNO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Venezia: Ministri concordano su attracco temporaneo delle grandi navi a Marghera Al via un concorso di idee per approdi fuori laguna

25 marzo 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 oggi 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.

MINISTERO DELL'INTERNO

Nulla da segnalare

MINISTERO DELL'AMBIENTE

Nulla da segnalare

MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

AGENZIE E AUTORITA'

AGCM

Nulla da segnalare

ART

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale



Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Presentato questa mattina lo Sportello Unico Amministrativo del porto di Taranto.

24 marzo Ampia partecipazione, questa mattina, al web meeting di presentazione dello [Sportello Unico Amministrativo \(SUA\)](#) del Porto di Taranto, la finestra unificata di dialogo tra l'utenza portuale e l'AdSP del Mar Ionio, costruita in collaborazione con Unioncamere e realizzata da InfoCamere all'interno del portale www.impresainungiorno.gov.it. Con l'evento odierno, l'AdSP del Mar Ionio ha inteso aprire uno spazio informativo e di approfondimento dedicato all'ecosistema portuale dello scalo jonico, principale utenza interessata dall'attivazione di questo particolare strumento che rappresenta, per l'Ente di governo del porto di Taranto, il primo step del progetto di transizione al digitale e reingegnerizzazione di alcuni processi connessi all'operatività dell'AdSP, in conformità alle prescrizioni normative di carattere nazionale ed europeo. Il SUA rappresenta, infatti, lo strumento applicativo che, in linea con gli altri sportelli amministrativi, permetterà di migliorare l'esperienza di dialogo tra Amministrazione e utente nelle varie fasi connesse al rilascio di permessi e autorizzazioni, contribuendo al potenziamento dell'organizzazione delle attività portuali e facendo un passo in avanti rispetto al tema dell'innovazione, su cui l'AdSP punta come asset strategico centrale della propria vision declinata nel Piano Operativo Triennale 2020-2022, anche in ambito di accountability istituzionale e semplificazione dei processi amministrativi. Dopo l'apertura dei lavori a cura del Presidente dell'AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete e di Claudia Sanesi, Segretario Generale f.f. della Camera di Commercio di Taranto, sono intervenuti Luciano Manelli, della Sezione Innovazione Digitale dell'AdSPMI e Giuseppe Lecce, Dirigente della Direzione operativo/sicurezza, demanio dell'AdSPMI, i quali hanno illustrato i vari step del processo di digitalizzazione dell'Ente nonché



Notiziario Assoporti

Focus

il nuovo quadro dei Regolamenti dell'AdSP (Uso fiamma, Trasporto eccezionale, Deposito merci in porto, Art. 68, Demanio marittimo, Operazioni e servizi portuali) che sono stati aggiornati al fine di inserire le nuove ed innovative modalità di presentazione delle istanze online. È stata, infine, aperta una sessione dimostrativa rispetto all'utilizzo del SUA grazie al contributo di Giovanni Tarquinio, ICT Trainer presso Infocamere che ha presentato una demo sul front office dello Sportello Unico Amministrativo dell'AdSP del Mar Ionio. L'evento è stato coordinato e moderato dal Segretario Generale dell'AdSPMI, Fulvio Lino Di Blasio. Molto partecipata anche la sessione Q&A durante la quale i presenti hanno avuto l'opportunità di interagire con i relatori rispetto al funzionamento del SUA rispetto alle nuove modalità di interazione tra utenza ed Amministrazione portuale. Prosegue, con il SUA ha dichiarato il Presidente dell'AdSP del Mar Ionio, Sergio Prete - il percorso di trasformazione digitale dell'AdSP e del Porto di Taranto, con una particolare attenzione al miglioramento del rapporto tra Autorità e utenza e, in generale, all'efficientamento dei processi amministrativi. L'Ente sostiene la crescita dell'ecosistema logistico, industriale e commerciale del porto di Taranto affinché diventi un ambiente unico in cui ritrovarsi promotori di una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva.

Per approfondimenti clicca [qui](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Fabbriche Aperte 2021, anche il Porto di Savona incontra gli studenti

26 marzo - Nelle giornate di lunedì 29 e mercoledì 31 marzo, grazie al progetto Fabbriche Aperte, gli studenti savonesi avranno la possibilità di visitare il porto e scoprirne la realtà lavorativa tramite un tour virtuale organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Il progetto, nato per volontà dell'Unione Industriali di Savona, con il sostegno della Camera di Commercio Riviera di Liguria Imperia La Spezia Savona, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e della Regione Liguria giunge così alla 14° edizione, la prima interamente online. Aziende e scuole, quindi, continueranno ad incontrarsi e dialogare condividendo un insegnamento ancora più forte e prezioso per gli studenti, ossia il ruolo fondamentale delle aziende per lo sviluppo economico e del tessuto sociale del Paese anche e soprattutto in un momento di emergenza come quello causato dalla pandemia. Il progetto nel 2021 coinvolgerà in tutto più di 1.000 ragazzi, 50 classi, 7 Istituti Comprensivi e 23 aziende del Savonese.

[Scarica il comunicato stampa >](#)

Per la Svizzera, Genova esempio di efficienza

23 marzo - Il Modello Genova come esempio di efficienza, il corridoio Reno Alpi e la nuova Diga foranea per il porto di Genova: questi alcuni degli argomenti trattati da Tempi moderni, il magazine settimanale sull'economia di RSI, la Radiotelevisione svizzera di lingua italiana. Nella puntata, andata in onda il 19.03.2021, si è parlato dell'importanza del porto di Genova per l'Italia e per la Svizzera, grazie al corridoio Reno Alpi, e soprattutto del Modello Genova, definito come sinonimo di reazione, velocità e ripartenza, presentato come la possibile soluzione per gestire al meglio i finanziamenti che arriveranno dal Recovery Fund.

Lo stesso tema è stato inoltre trattato dal telegiornale di RSI.

> [Guarda la puntata di tempi moderni dal minuto 7:03](#)

> [Guarda il TG dal minuto 21:27](#)

ZLS Porto e Retroporto di Genova. Firmata la nota congiunta

22 marzo - Il Presidente di AdSP Paolo Emilio Signorini, il Commissario Straordinario Marco Bucci e il Presidente

della Regione Liguria Giovanni Toti hanno firmato una nota per sollecitare l'istituzione del Comitato di Indirizzo e dare avvio, quindi, all'operatività della Zona Logistica Semplificata (ZLS) istituita con la legge 130/2018. A seguito di un proficuo confronto che ha coinvolto i Ports of Genoa, Regione Liguria e Comune di Genova, nonché Regione Piemonte, Regione Lombardia e Regione Emilia Romagna, insieme a stakeholder pubblici e privati, è stato predisposto il Piano di Sviluppo Strategico. Il documento, che potrebbe essere posto fin da subito all'attenzione del Comitato di Indirizzo per l'approvazione e quindi l'avvio operativo della ZLS, rappresenta la sintesi del dialogo tra gli attori locali e territoriali. I contenuti del Piano sono già stati armonizzati nell'ambito della Pianificazione di Sistema che sta per essere finalizzata con l'approvazione del Documento di Pianificazione Strategica. La Zona Logistica Semplificata produrrebbe benefici in termini di semplificazioni e agevolazioni, con particolare riferimento allo snellimento delle procedure e all'autorizzazione unica. Inoltre, è



Notiziario Assoporti

Focus

un'occasione per attivare iniziative di marketing che abbiano come obiettivo anche la riqualificazione delle aree portuali e urbane attraverso servizi ad alto valore aggiunto, la transizione al digitale e nuove tecnologie, e la sostenibilità sociale e ambientale delle attività logistiche e produttive. La ZLS è una misura scaturita dall'attuazione dell'art. 7 comma 1 della legge 130/2018 e rappresenta un intervento nato dall'emergenza ma con la finalità di rafforzare un sistema portuale e logistico che, da un lato rappresenta una risorsa indispensabile per il tessuto economico-sociale della Regione e, dall'altro, espande i propri effetti sull'hinterland del sistema.

[Scarica il comunicato stampa >](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

AdSP, resoconto della seduta del Comitato di Gestione del 25 marzo 2021

26 marzo 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 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 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, rinnovato l'accordo di collaborazione con la Escola Europea per Formatì al Porto

Al centro del progetto la formazione continua degli studenti per logistica e trasporto intermodale

Musolino: Investiamo sul capitale umano dei giovani per gettare le basi di una nuova economia più inclusiva e sostenibile

25 marzo Si rinnova il binomio tra l'**AdSP** del Mar Tirreno Centro Settentrionale e la Escola Europea de Short Sea Shipping (AEIE). Il Presidente dell'Authority, Pino Musolino, e il Direttore della Escola Europea, Eduard Rodés, hanno siglato il protocollo d'Intesa, della durata di tre anni, per lo sviluppo del progetto Formatì al Porto. La conferma della collaborazione arriva in concomitanza con il completamento della prima edizione del 2021 insieme agli studenti dell'Università degli Studi della Tuscia e ai maggiori attori della comunità logistico-portuale. Il progetto, destinato agli studenti delle scuole superiori, dell'Istituto Tecnico Superiore per la mobilità sostenibile G. Caboto e delle università, ha come obiettivo principale quello di promuovere la conoscenza delle professioni del mare e della logistica

attraverso corsi innovativi legati all'attività portuale e al trasporto intermodale con un'attenzione particolare alla logistica sostenibile. L'AdSP, insieme alla Escola Europea e agli altri partner del progetto sottolinea Musolino - è consapevole della necessità di gettare le basi per una nuova economia che, mettendo al centro il cosiddetto capitale umano, sia più inclusiva, digitale e sostenibile. Oggi più che mai dobbiamo puntare su formazione e competenze specifiche per affrontare i cambiamenti e le sfide che ci attendono in un mondo in continua trasformazione, quale è quello dello shipping e della logistica. Il rinnovo odierno dell'accordo con la Escola Europea è la dimostrazione tangibile, e non la sola, di come l'ente sia in prima linea per sostenere progetti di alta formazione grazie ai quali gli studenti potranno acquisire conoscenze non solo teoriche, ma anche pratiche, che li porteranno a lavorare al servizio di aziende e operatori internazionali e del territorio. Il Direttore dell'Escola Europea, Eduard Rodés, esprime così la sua soddisfazione: "Il rinnovo del protocollo, soprattutto in questo momento storico, ci riempie di orgoglio e rappresenta



Notiziario Assoporti

Focus

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".

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Il primo giorno di Guerrieri

24 marzo - «Felice di essere stato nominato presidente di questa Autorità. E' una grande responsabilità che onorerò con tutto l'impegno e le competenze di cui dispongo. Dobbiamo avere coscienza di essere una grande realtà e di avere un posto di rilievo nella portualità nazionale». Sono queste le parole con le quali Luciano Guerrieri si è presentato stamani ai dipendenti dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. Nel giorno del suo insediamento nel ruolo di presidente dell'Ente di governo dei porti di Livorno, Piombino, Capraia Isola, Portoferrario, Rio Marina e Cavo, Guerrieri si è presentato conciliante ma risoluto: «Farò tesoro di quanto di buono fatto dal presidente Corsini, che ringrazio per l'impegno e la dedizione con cui ha svolto il proprio lavoro». Guerrieri ha sottolineato come il Sistema operi già in una dimensione progettuale ben definita: «Non partiamo da zero ma da una situazione programmatica e pianificatoria già delineata. Questi quattro anni non sono passati invano: procederemo senza tentennamenti verso il completamento di un Sistema unico nel suo genere, che com'è stato più volte sottolineato ha la possibilità di servire ed alimentare i mercati dell'Europa attraverso il Valico del Brennero». Per il neo presidente dell'AdSP «veniamo tutti da un periodo difficile, sia a livello umano che operativo. Non dobbiamo nasconderci che il Covid-19 ha mutato per sempre le nostre abitudini di vita e che molti porti hanno perso traffici e lavoro. Dobbiamo recuperare il terreno perduto, far lavorare meglio imprenditori, istituzioni e grandi player. Non mi stancherò mai di ripeterlo: è solo facendo squadra, dentro e fuori dall'Ente, che riusciremo a trasformare questa crisi in una nuova opportunità di crescita. So che abbiamo tutti a cuore la cura dell'interesse generale: è questa la stella polare che deve guidare il nostro cammino, anche nei momenti più difficili, ed è in nome del bene pubblico che sapremo attivare insieme le sinergie che servono a questo sistema per traguardare nuovi orizzonti». Durante il passaggio di consegne ha preso la parola anche il presidente uscente, Stefano Corsini, che ha dichiarato di non avere rimpianti: «In questi anni ho dato tutto me stesso per provare a dare sostanza organizzativa e capacità di visione a un Sistema Portuale che quattro anni fa non esisteva o esisteva soltanto sulla carta. Sono altresì convinto che Guerrieri saprà valorizzare al meglio questo lavoro, nell'interesse della collettività». Presente all'appuntamento anche il segretario generale dell'Ente, Massimo Provinciali: «Con Corsini si sono raggiunti risultati importanti in termini di infrastrutture e sviluppo ha detto -;nonostante tutto, nonostante le critiche, il progetto della Darsena Europa c'è ed è tutt'ora in piedi. Sono confidente che Guerrieri, anche in forza della sua recente nomina a commissario straordinario dell'opera, saprà portarlo a compimento nei tempi previsti».

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Porto di Barletta: uno studio di fattibilità per recuperare il vecchio faro napoleonico. In attesa del via libera di MARIFARI per la restituzione del bene, l'AdSPMAM predispone azioni e idee progettuali tesi al recupero e alla valorizzazione dell'antica lanterna del porto.

24 marzo - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha posto nei propri intendimenti programmatici relativi al porto di Barletta anche quello della valorizzazione del faro di epoca Napoleonica, monumento storico e caratterizzante del porto. L'Ente portuale, da circa un anno, infatti, ha avviato uno specifico percorso finalizzato, appunto, al recupero dell'antico segnalamento luminoso che versa in uno stato di ammaloramento, sia per la sua stessa conservazione sia per la sicurezza di chi potrebbe transitare nelle immediate vicinanze, per via del distacco di alcune parti di struttura. Per poter procedere al progetto di recupero, l'AdSPMAM, nel mese di novembre dello scorso anno, ha richiesto a MARIFARI, soggetto nella cui disponibilità ricade la struttura, di poter ottenere la riconsegna del bene. Per tutelare, inoltre, la sicurezza di persone e di beni, intanto, l'AdSPMAM ha recintato tutta la struttura che in alcune parti risulta anche pericolante.



Notiziario Assoporti

Focus

In attesa di una risposta del Soggetto gestore, comunque, l'Ente portuale ha già predisposto una serie di azioni finalizzate a rendere il processo di recupero quanto più spedito possibile. Innanzitutto, è stato effettuato un sopralluogo dei tecnici dei Dipartimenti di Esercizio e Tecnico dell'Ente, nel corso del quale sono stati esaminati gli elementi di criticità e i punti di forza della struttura. Mentre l'appartamento del custode versa in condizioni tutto sommate discrete, ad eccezione di qualche zona ammalorata delle pareti perimetrali, ciò che desta particolare preoccupazione è, appunto, la situazione strutturale del faro napoleonico. Dal sopralluogo è scaturito un preliminare studio di fattibilità che prevede tutti gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di messa in sicurezza e di ripristino dello stato dei luoghi, finalizzati a riportare il vecchio e glorioso faro napoleonico agli antichi splendori. L'Ente portuale, inoltre, ha già coinvolto l'Amministrazione comunale di Barletta per sviluppare assieme idee progettuali concordate e condivise perché, al termine del processo di recupero, si possa rendere la struttura fruibile alla cittadinanza. Siamo fiduciosi del fatto che MARIFARI possa disporre a breve la riconsegna del bene all'Autorità di Sistema commenta il presidente di AdSPMAM Ugo Patroni Griffi- da quel momento noi saremo prontissimi a restituire al faro la sua originale funzione. Con l'Amministrazione comunale potremmo inserire il monumento in un eventuale percorso turistico che come un filo conduttore racconti la storia della marineria del porto di Barletta e dei suoi segnalamenti marittimi. Una storia secolare che si è sviluppata dal mare in due direzioni: dal porto con il grande movimento di navi, gli sbarchi e le partenze dei popoli, e dall'entroterra con la necessità di cercare un approdo, un porto sicuro. E' fondamentale- conclude Patroni Griffi- lasciare al futuro le testimonianze dell'antico legame tra il porto e la sua comunità. E una delle testimonianze più suggestive, significative e gloriose è sicuramente l'antica lanterna. Il faro fu realizzato nel 1750 da Carlo III di Borbone per dotare Barletta di un nuovo approdo. Per dare sicurezza ai naviganti e potenziare quello che era uno degli scali più importanti all'inizio del XIX secolo, nel 1807 fu adeguato, così come si legge sulla lapide apposta alla base dello stesso, Al comodo e sicurezza de' naviganti regnando Giuseppe Napoleone I. L'intervento fu ad opera dell'architetto barlettano Giuseppe Chiarelli. L'antico segnalamento luminoso è in disuso dal 1959, anno in cui è entrato in funzione il nuovo faro realizzato dal Genio Civile, sulla prosecuzione del molo. Da quel momento, quindi, non vi è stata alcuna attività manutentiva, accelerando, di fatto, il processo di deterioramento strutturale.

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità Portuale di Gioia Tauro

Nulla da segnalare

Autorità Portuale dello Stretto

Nulla da segnalare

Autorità Portuale Regionale

Nulla da segnalare

UNIONE EUROPEA

Parlamento Europeo

25 marzo - [Il Parlamento esorta l'UE a ridurre i rifiuti marini](#)

Consiglio Europeo

Nulla da segnalare

Commissione Trasporti

Nulla da segnalare

Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca

Nulla da segnalare

Commissione Migrazione, affari interni e cittadinanza

Nulla da segnalare

Commissione Europea

Nulla da segnalare

REGIONI

Conferenza Unificata

25 marzo - La Conferenza Unificata, presieduta dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie, Gelmini, ha esaminato i seguenti punti all'ordine del giorno con gli esiti indicati: Approvazione dei report e dei verbali delle sedute del 28 gennaio e dell'11 marzo 2021.

APPROVATI

1. Informativa del Ministro per la pubblica amministrazione in merito al Patto per l'innovazione del lavoro pubblico e la coesione sociale.

INFORMATIVA RESA

2. Parere, ai sensi dell'articolo 1, comma 180, della legge 30 dicembre 2020, n.178, sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro per il Sud e la coesione territoriale di concerto con il Ministro per la pubblica amministrazione e con il Ministro dell'economia e delle finanze, sulla base della ricognizione del fabbisogno di personale operato dall'Agenzia per la coesione territoriale, concernente la ripartizione tra le amministrazioni interessate delle risorse finanziarie e del personale di cui al comma 179 della legge 30 dicembre 2020, n.178, individuandone i profili professionali e le categorie.

PARERE RESO

3. Parere, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di legge di conversione in legge del decreto legge 13 marzo 2021, n. 30, recante Misure urgenti per fronteggiare la diffusione del COVID-19 e interventi di sostegno per lavoratori con figli minori in didattica a distanza o in quarantena.

PARERE RESO

4. Parere, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.



Notiziario Assoporti

Focus

281, sul disegno di conversione in legge del decreto legge 23 febbraio 2021, n. 15, recante Ulteriori disposizioni urgenti in materia di spostamenti sul territorio nazionale per il contenimento dell'emergenza epidemologica da COVID-19.

PARERE RESO

5. Parere, ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di conversione in legge del decreto legge 12 febbraio 2021, n. 12, recante Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento dell'emergenza epidemologica da COVID-19.

PARERE RESO

6. Intesa, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lett. b), del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di adozione delle Linee guida sul rapporto tra pubbliche amministrazioni ed enti del terzo settore previsto dagli articoli 55-57 del decreto legislativo n.117/2017 (Codice del Terzo Settore).

SANCITA INTESA

7. Intesa, ai sensi dell'articolo 1, comma 780, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sullo schema di decreto del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze, recante le modalità di assegnazione delle risorse del Fondo istituito dall'articolo 1, comma 778, della legge 30 dicembre 2020, n. 178 in favore degli Enti locali proprietari di rifugi per cani randagi.

SANCITA INTESA

8. Parere, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul Programma Statistico Nazionale (P.S.N.) 2020-2022 - Aggiornamento 2021-2022. (ISTAT)

PARERE RESO

9. Parere, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 5 marzo 2021, n.25, recante "Disposizioni urgenti per il differimento di consultazioni elettorali per l'anno 2021." (A.S. 2120)

PARERE RESO

10. Deliberazione, ai sensi dell'articolo 4 dell'intesa sancita con atto n. 936/CU del 1° marzo 2006, concernente individuazione, per l'anno 2021, delle Regioni come previsto dall'articolo 4 dell'intesa in ordine ai nuovi criteri per il riparto e la gestione delle risorse statali a sostegno dell'associazionismo comunale, sancita con atto n. 936/CU del 1° marzo 2006.

DELIBERAZIONE ASSUNTA

11. Presa d'atto, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera b) dell'intesa sancita con atto n. 936/CU del 1° marzo 2006, della percentuale di risorse da riservare, per l'anno 2021, al Ministero dell'interno per l'esercizio associato di funzioni e servizi di competenza esclusiva dello Stato.

PRESA D'ATTO

12. Intesa, ai sensi dell'articolo 200, comma 5-ter, della legge 17 luglio 2020, n. 77, di conversione del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per l'erogazione delle risorse destinate al rinnovo del secondo biennio del contratto relativo al trasporto pubblico locale per gli anni 2015-2016-2017-2018.

INTESA SANCITA

13. Parere, ai sensi dell'articolo 5 del decreto legislativo n. 48 del 10 giugno 2020, sulla Strategia per la riqualificazione energetica del parco immobiliare nazionale.

PARERE RESO

14. Informativa, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del decreto del Ministro dello sviluppo economico 11 gennaio 2017, sul Rapporto annuale sul meccanismo dei certificati bianchi 2020.

INFORMATIVA RESA

15. Designazione di un rappresentante, ai sensi dell'articolo 136, comma 2, del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, presso il Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti (CNCU).

DESIGNAZIONE ACQUISITA

16. Designazione, in sostituzione, ai sensi dell'articolo 11-ter, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di un rappresentante regionale in seno alla Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

DESIGNAZIONE ACQUISITA

17. Intesa, ai sensi dell'articolo 15, comma 1, del decreto legislativo 2 gennaio 2018 n.1, sulla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri recante «Indirizzi per la predisposizione dei piani di protezione civile ai diversi livelli territoriali».

SANCITA INTESA

18. Acquisizione della designazione, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera d) del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281, di un componente, in sostituzione, della giuria per il conferimento del titolo di «Capitale italiana del libro» per il 2021.

DESIGNAZIONE ACQUISITA

19. Acquisizione della designazione, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera d) del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di rappresentanti della Conferenza Unificata, in seno alla Commissione per il Sistema integrato di educazione e di istruzione, ai sensi dell'articolo 10, comma 2, del decreto legislativo 13 aprile 2017, n. 65.

DESIGNAZIONI ACQUISITE

20. Intesa, ai sensi dell'articolo 200, comma 2, decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34 convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, sullo schema di decreto di riparto delle somme destinate a compensare la riduzione



Notiziario Assoporti

Focus

dei ricavi tariffari relativi al servizio di trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del precedente biennio, di cui al Decreto 11 agosto 2020, n. 340.

SANCITA INTESA

Conferenza Stato-Regioni

25 marzo - La Conferenza Stato-Regioni, presieduta dal Ministro per gli Affari Regionali e le Autonomie, Gelmini, ha esaminato i seguenti punti all'ordine del giorno con gli esiti indicati:

Approvazione del report e del verbale della seduta del 9 febbraio 2021.

APPROVATI

1. Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n.131, sul riparto tra le Regioni a Statuto ordinario della riduzione della disponibilità del Fondo di sviluppo e coesione sulla programmazione 2007-2013 di cui all'intesa sancita dalla Conferenza Stato-Regioni nella seduta del 29 maggio 2014 (Atto rep. n. 65/CSR).

SANCITA INTESA

2. Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n.131, sulla modifica della tabella recante il riparto tra le Regioni a Statuto ordinario della riduzione della disponibilità del Fondo di sviluppo e coesione sulla programmazione 2014-2020 di cui all'intesa sancita dalla Conferenza Stato-Regioni nella seduta dell'11 febbraio 2016 (Atto rep. n. 21/CSR).

SANCITA INTESA

3. Parere, ai sensi dell'articolo 16, comma 3-bis, del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446 e successive modificazioni, sullo schema di decreto del Ministero dell'economia e delle finanze recante: Individuazione e modalità di invio al Ministero dell'economia e delle finanze dei dati rilevanti ai fini della determinazione dell'imposta regionale sulle attività produttive - IRAP.

PARERE RESO

4. Acquisizione della designazione, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera d), del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, dei rappresentanti nel Nucleo di consulenza per l'Attuazione delle linee guida per la Regolazione dei Servizi di pubblica utilità (NARS).

DESIGNAZIONI ACQUISITE

5. Accordo, ai sensi dell'articolo 2, comma 1-bis, del decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 208, così come aggiunto dall'articolo 1, comma 1, lett. b), del decreto legislativo 19 marzo 2018, n. 19, tra il Governo, le Regioni e Province autonome di Trento e Bolzano, concernente Aggiornamento e revisione dell'Accordo Stato-Regioni 16 dicembre 2010 (rep. atti n. 242/CSR) sui requisiti minimi organizzativi, strutturali e tecnologici dei servizi trasfusionali e delle Unità di raccolta del sangue e degli emocomponenti e sul modello per le visite di verifica.

SANCITO ACCORDO

6. Accordo, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sul documento Accreditamento della Rete di Terapia del dolore e Cure Palliative Pediatriche, ai sensi della legge 15 marzo 2010, n. 38.

SANCITO ACCORDO

7. Intesa, ai sensi dell'articolo 53, comma 3, del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, sullo schema di decreto del

Ministro del lavoro e delle politiche sociali di riparto delle risorse per la gestione degli Uffici del Registro Unico Nazionale del Terzo Settore (RUNTS) per le annualità 2019-2020.

SANCITA INTESA

8. Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sulla proroga di un anno del documento recante Piano Nazionale di Contrasto dell'Antimicrobico-Resistenza (PNCAR) 2017-2020.

SANCITA INTESA

9. Intesa, ai sensi dell'articolo 27 del decreto legislativo 6 maggio 2011, n. 68, sugli esiti inerenti l'applicazione della metodologia di cui alla delibera del Consiglio dei Ministri dell'11 dicembre 2012 recante Definizione dei criteri di qualità dei servizi erogati, appropriatezza ed efficienza per la scelta delle regioni di riferimento ai fini della determinazione dei costi e fabbisogni standard nel settore sanitario per l'anno 2021.

RINVIO

10. Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano sulla proroga del Piano nazionale della prevenzione vaccinale PNPV 2017-2019.

SANCITA INTESA

11. Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano concernente le Linee guida in materia di igiene delle carni di selvaggina selvatica.

SANCITA INTESA

12. Intesa, ai sensi dell'articolo 2-ter del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 115 e s.m., sulla conferma, da parte del Ministro della salute, del dott. Domenico Mantoan quale Direttore generale dell'Agenzia nazionale per i servizi sanitari regionali Agenas.

SANCITA INTESA

13. Parere, ai sensi dell'articolo 48, comma 4, lettera a), del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, della legge 24 novembre 2003, n. 326, sulla conferma, da parte del Ministro della salute, del dott. Nicola Magrini quale Direttore



Notiziario Assoporti

Focus

generale dell'Agenzia Italiana del Farmaco.

PARERE RESO

14. Parere, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al Regolamento (UE) 2017/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 maggio 2017, sul mercurio. (DAGL - GIUSTIZIA -SALUTE)

PARERE RESO

15. Parere, ai sensi dell'articolo 48, comma 5, lettera h), del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2003, n. 326, sulla revisione del Programma di attività dell'Agenzia Italiana del Farmaco per l'anno 2020.

PARERE RESO

16. Designazione, ai sensi dell'articolo 9, comma 8, del Decreto del Presidente della Repubblica 28 marzo 2013, n. 44, di tre esperti della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano in seno al Comitato scientifico permanente del Centro nazionale per la prevenzione ed il controllo delle malattie (CCM).

DESIGNAZIONI ACQUISITE

17. Approvazione, ai sensi dell'articolo 14, comma 5, del decreto-legge 13 settembre 2012, n. 158, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 novembre 2012, n. 189, del progetto interregionale proposto dal Ministro della salute, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, per il finanziamento dell'attività, per l'anno 2020, dell'Istituto nazionale per la promozione della salute delle popolazioni migranti ed il contrasto delle malattie della povertà (INMP).

APPROVATO

18. Intesa, ai sensi dell'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 e della Sentenza della Corte Costituzionale del 16 settembre 2016, n. 211, sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che definisce modalità e procedure per l'impiego delle risorse destinate al rinnovo di materiale rotabile ferroviario utilizzato per servizi di trasporto delle Regioni a statuto ordinario e a statuto speciale.

SANCITA INTESA

19. Designazione, ai sensi dell'articolo 1, comma 48, lettera a), della legge 27 dicembre 2013, n. 147, di un rappresentante nel Consiglio di gestione del Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese.

DESIGNAZIONE ACQUISITA

20. Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sullo schema di decreto del Ministro per i beni e le attività culturali recante Procedura per l'individuazione dei soggetti e dei relativi progetti da sostenere nel settore dei festival, dei cori, delle bande musicali e della musica jazz ai sensi dell'articolo 1, comma 114, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.

SANCITA INTESA

21. Acquisizione della designazione, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera d) del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281, in sostituzione di un componente in seno al consiglio di amministrazione del Consiglio nazionale delle ricerche (CNR) di cui all'articolo 7 dello statuto del Consiglio Nazionale Ricerche.

RINVIO

22. Acquisizione della designazione, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lett. d), del decreto legislativo 28 agosto 1997,

n. 281, di sei componenti regionali nel Tavolo ortofrutticolo nazionale, istituito con decreto del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali 6 marzo 2020, n. 2493.

DESIGNAZIONI ACQUISITE

EVENTI

Nulla da segnalare

