



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 03 aprile 2021**



Prime Pagine

| | | |
|-----------------------------|-----------------------------|----|
| 03/04/2021 | Corriere della Sera | 7 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | Il Fatto Quotidiano | 8 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | Il Foglio | 9 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | Il Giornale | 10 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | Il Giorno | 11 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | Il Manifesto | 12 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | Il Mattino | 13 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | Il Messaggero | 14 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | Il Resto del Carlino | 15 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | Il Secolo XIX | 16 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | Il Sole 24 Ore | 17 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | Il Tempo | 18 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | Italia Oggi | 19 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | La Nazione | 20 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | La Repubblica | 21 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |
| 03/04/2021 | La Stampa | 22 |
| Prima pagina del 03/04/2021 | | |

Primo Piano

| | | |
|---|---|------------------------|
| 03/04/2021 | Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1 | 23 |
| Ue, tasse e demanio La difesa dell'Italia | | |
| 02/04/2021 | Corriere Marittimo | 24 |
| ANALISI - Tassazione porti, Munari: «Fermare la slavina»- Zunarelli:«Piano B, prematuro» | | |
| 02/04/2021 | Corriere Marittimo | 26 |
| Tassazione porti, ricorso al Tribunale dell'UE - Le Authority impugnano la "decisione errata" | | |
| 02/04/2021 | Port News | 28 |
| Stato e Porti, divergenze parallele? | | |
| | | <i>di Marco Casale</i> |

| | | | |
|------------|-----------------------|------------------------|----|
| 02/04/2021 | Port News | <i>di Marco Casale</i> | 29 |
| <hr/> | | | |
| 02/04/2021 | Primo Magazine | <i>GAM EDITORI</i> | 31 |
| <hr/> | | | |
| 02/04/2021 | PrimoCanale.it | | 32 |
| <hr/> | | | |

Trieste

| | | | |
|------------|-----------------------------|-------------------------|----|
| 03/04/2021 | Il Piccolo Pagina 17 | | 33 |
| <hr/> | | | |
| 03/04/2021 | Il Piccolo Pagina 19 | <i>MICOL BRUSAFERRO</i> | 35 |
| <hr/> | | | |
| 03/04/2021 | Il Piccolo Pagina 24 | <i>MASSIMO GRECO</i> | 37 |
| <hr/> | | | |
| 03/04/2021 | Il Piccolo Pagina 27 | <i>LUIGI PUTIGNANO</i> | 38 |
| <hr/> | | | |
| 02/04/2021 | Primo Magazine | <i>GAM EDITORI</i> | 39 |
| <hr/> | | | |

Venezia

| | | | |
|------------|---|-----------------------------|----|
| 03/04/2021 | Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1 | | 40 |
| <hr/> | | | |
| 03/04/2021 | Corriere del Veneto Pagina 9 | <i>Alberto Zorzi</i> | 41 |
| <hr/> | | | |
| 03/04/2021 | Il Gazzettino Pagina 33 | | 42 |
| <hr/> | | | |
| 02/04/2021 | Ship Mag | | 43 |
| <hr/> | | | |
| 02/04/2021 | The Medi Telegraph | | 44 |
| <hr/> | | | |
| 02/04/2021 | Informatore Navale | | 45 |
| <hr/> | | | |
| 02/04/2021 | Informazioni Marittime | | 47 |
| <hr/> | | | |
| 03/04/2021 | Corriere del Veneto Pagina 9 | | 48 |
| <hr/> | | | |
| 03/04/2021 | Il Gazzettino Pagina 33 | <i>RAFFAELLA VITTADELLO</i> | 49 |
| <hr/> | | | |
| 03/04/2021 | La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19 | <i>ALBERTO VITUCCI</i> | 50 |
| <hr/> | | | |
| 03/04/2021 | La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19 | <i>A.V.</i> | 51 |
| <hr/> | | | |
| 03/04/2021 | La Repubblica Pagina 19 | <i>DI ALBERTO VITUCCI</i> | 52 |
| <hr/> | | | |

Savona, Vado

| | | | |
|------------|---|--------------|----|
| 03/04/2021 | Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 26 | <i>S. C.</i> | 53 |
| <hr/> | | | |

| | | | |
|--|--------------------|--|----|
| 02/04/2021 | Savona News | | 54 |
| Ex cantieri Mondomarine a Savona, si attende ancora la convocazione del Comitato Portuale. I sindacati: "Situazione incredibile" | | | |

Genova, Voltri

| | | | | |
|--|-------------------------------|-----------|------------------------|----|
| 03/04/2021 | Il Secolo XIX | Pagina 19 | <i>SIMONE GALLOTTI</i> | 55 |
| Confindustria Genova, pronto l'assist dei big a Scarrone | | | | |
| 02/04/2021 | Ansa | | | 57 |
| Porti: Genova, a febbraio traffici ancora in calo a -16,2% | | | | |
| 02/04/2021 | PrimoCanale.it | | | 58 |
| Porti Genova e Savona: container ok, rinfuse già, passeggeri azzerati | | | | |
| 02/04/2021 | Corriere Marittimo | | | 59 |
| Concorso per due Piloti del porto di Genova, riconvocata la preselezione | | | | |
| 02/04/2021 | Informazioni Marittime | | | 60 |
| Riconvocata a Genova la prova preselettiva del concorso per piloti del porto | | | | |
| 02/04/2021 | Ship Mag | | | 61 |
| Pitto (spedizionieri Genova) lancia l'allarme: Troppi servizi di linea sono in ritardo | | | | |
| 02/04/2021 | Shipping Italy | | | 62 |
| San Giorgio del Porto si prepara a demolire a Genova la sua prima nave cargo | | | | |
| 02/04/2021 | TrasportoEuropa | | | 63 |
| Come il blocco di Suez colpirà il trasporto italiano | | | | |

La Spezia

| | | | | |
|---|--------------------------------------|-----------|--------------------|----|
| 03/04/2021 | Il Secolo XIX (ed. La Spezia) | Pagina 26 | <i>LAURA IVANI</i> | 65 |
| Code e caos ai varchi portuali, c'è una soluzione | | | | |
| 03/04/2021 | La Nazione (ed. La Spezia) | Pagina 55 | | 66 |
| Cna e Confartigianato incontrano l'Authority «Stagnoni, soluzione ok» | | | | |
| 03/04/2021 | La Nazione (ed. La Spezia) | Pagina 55 | | 67 |
| Il Da Vinci in rotta per il Mirabello | | | | |
| 02/04/2021 | Citta della Spezia | | | 69 |
| Teja raggiante: "Da Sommariva un pragmatismo che fa ben sperare" | | | | |
| 02/04/2021 | Citta della Spezia | | | 70 |
| Aperto un tavolo sulle problematiche dell'autotrasporto | | | | |
| 02/04/2021 | PrimoCanale.it | | | 71 |
| Porto della Spezia, al via trasferimento delle barche alla darsena Pagliari | | | | |

Ravenna

| | | | | |
|---|--|-----------|-----------------------|----|
| 03/04/2021 | Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) | Pagina 5 | <i>ANDREA TARRONI</i> | 72 |
| Porto di Ravenna, i traffici sono in calo ma non c'è il crollo: ripresa più vicina | | | | |
| 03/04/2021 | Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) | Pagina 5 | | 73 |
| Treno con carico record di coils dallo scalo per l'industria tedesca | | | | |
| 03/04/2021 | Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) | Pagina 43 | | 74 |
| Draga ecologica, a maggio i lavori nel Candiano | | | | |
| 02/04/2021 | Ravenna Today | | | 75 |
| Porto, calo dei traffici nel primo bimestre 2021, ma le stime di marzo prospettano una ripresa | | | | |
| 02/04/2021 | Ravenna24Ore.it | | <i>lbolognesi</i> | 76 |
| Porto di Ravenna. Nel primo bimestre traffici in calo del 3,4%, febbraio è nero con un -10,3% - | | | | |

Livorno

| | | | |
|---|--------------------------------|----------------------------|----|
| 03/04/2021 | Il Secolo XIX Pagina 21 | <i>FRANCESCO MARGIOCCO</i> | 78 |
| <hr/> Meno zolfo nel Mediterraneo Italia capofila del piano Ue | | | |
| 03/04/2021 | Il Tirreno Pagina 25 | | 80 |
| <hr/> Darsena Europa, Azione striglia il ministero | | | |
| 03/04/2021 | Il Tirreno Pagina 25 | | 81 |
| <hr/> Il porto alla conquista di una nuova linea dall' America alla Tdt | | | |
| 03/04/2021 | Il Tirreno Pagina 25 | | 82 |
| <hr/> Sos per il lavoro sulle banchine Se ne parlerà in commissione | | | |
| 03/04/2021 | Il Tirreno Pagina 26 | | 83 |
| <hr/> Si firma in Comune il Patto per il lavoro | | | |
| 03/04/2021 | La Gazzetta Marittima | | 84 |
| <hr/> Livorno gli ingressi a -12 metri | | | |
| 03/04/2021 | La Gazzetta Marittima | | 85 |
| <hr/> Darsena Toscana tra -12 e mammelloni | | | |
| 02/04/2021 | Messaggero Marittimo | <i>Redazione</i> | 86 |
| <hr/> Fondi regionali per garantire accessibilità dei porti | | | |

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

| | | | |
|--|--|--|----|
| 03/04/2021 | Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37 | | 87 |
| <hr/> Per i futuri manager portuali sinergia Università-Authority | | | |
| 02/04/2021 | CivOnline | | 88 |
| <hr/> Polo universitario e Autorità di sistema portuale: si rafforza la sinergia | | | |
| 02/04/2021 | La Provincia di Civitavecchia | | 90 |
| <hr/> Unitus, forte sinergia tra Autorità portuale di Civitavecchia e Polo universitario | | | |

Bari

| | | | |
|--|--|--|----|
| 03/04/2021 | La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 32 | | 92 |
| <hr/> «Giù le mani dall' ansa di Marisabella cementare è progetto anacronistico» | | | |

Brindisi

| | | | |
|--|--|------------------|----|
| 03/04/2021 | Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11 | | 93 |
| <hr/> Porto, caccia ai tecnici e corsa contro il tempo per il Piano regolatore | | | |
| 03/04/2021 | Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11 | | 95 |
| <hr/> L' appello lanciato dal Propeller club «Serve unità per salvare lo scalo» | | | |
| 02/04/2021 | Corriere Marittimo | | 97 |
| <hr/> Brindisi, Porto Core, webinar International Propeller Club | | | |
| 02/04/2021 | Il Nautilus | <i>Redazione</i> | 98 |
| <hr/> L' International Propeller Club di Brindisi organizza il webinar: "Brindisi, Porto Core" | | | |

Taranto

| | | | |
|--|-----------------------|--|----|
| 02/04/2021 | Shipping Italy | | 99 |
| <hr/> Il terminal container di Taranto perde il servizio Turned di Cma Cgm | | | |

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

| | | |
|---|------------------------------|-----|
| 03/04/2021 | La Gazzetta Marittima | 100 |
| <hr/> | | |
| Gioia Tauro su Crotone scontro con la CdC | | |

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

| | | |
|---|---------------------|---------------------|
| 02/04/2021 | Messina Oggi | <i>redstage</i> 102 |
| <hr/> | | |
| Porto Tremestieri, Uiltrasporti: "Soddisfatti per il nuovo slancio ai lavori, ma restiamo vigili" | | |

| | | |
|---|---------------------|-----------------------------|
| 02/04/2021 | TempoStretto | <i>Alessandra Serio</i> 103 |
| <hr/> | | |
| Lavori in Fiera, l' Authority rettifica la gara. Catalioto: "Urge azione della Procura" | | |

Palermo, Termini Imerese

| | | |
|--|--------------------------------------|-----|
| 03/04/2021 | Giornale di Sicilia Pagina 16 | 104 |
| <hr/> | | |
| Portitalia ottiene il rating di legalità | | |

| | | |
|--|-------------------------------|-----|
| 02/04/2021 | Informazioni Marittime | 105 |
| <hr/> | | |
| Palermo, per Portitalia rating 2 stelle ++ dall' Antitrust | | |

| | | |
|--|------------------------------|-----|
| 03/04/2021 | La Gazzetta Marittima | 106 |
| <hr/> | | |
| Presentato con l'Europa a Palermo il nuovo interfaccia porto-città | | |

| | | |
|--|-----------------------|-----|
| 02/04/2021 | Shipping Italy | 108 |
| <hr/> | | |
| Portitalia ottiene il rating di legalità dall'Agcm | | |

Focus

| | | |
|---|---------------------------------|--------------------------|
| 03/04/2021 | Il Sole 24 Ore Pagina 21 | <i>Sissi Bellomo</i> 109 |
| <hr/> | | |
| La crisi di Suez rischia di pesare per mesi sulle catene di fornitura | | |

| | | |
|--------------------------------|------------------------------|-----|
| 03/04/2021 | La Gazzetta Marittima | 111 |
| <hr/> | | |
| Attenti all'alternativa cinese | | |

| | | |
|----------------------|------------------------------|-----|
| 03/04/2021 | La Gazzetta Marittima | 112 |
| <hr/> | | |
| Se l'Italia collassa | | |

| | | |
|--|------------------------------|-----|
| 03/04/2021 | La Gazzetta Marittima | 113 |
| <hr/> | | |
| Suez riaperto ma anche la rotta Artica | | |

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Domani in edicola
Roth, biografia inedita
E Mia Farrow racconta
di **Ida Bozzi** a pagina 38
e **Marco Bruna** nel settimanale **la Lettura**



Parla Acquaviva
«Vidi Craxi piangere con in mano la lettera di Moro prigioniero»
di **Walter Veltroni**
alle pagine 22 e 23



Francia

MACRON E IL PAESE INQUIETO

di **Aldo Cazzullo**

Per la prima volta, i sondaggi danno Marine Le Pen appaiata a Emmanuel Macron al ballottaggio per l'Eliseo (si vota tra un anno). Ma il dato più significativo è quello che ha pubblicato *Le Monde*: la Francia è il Paese al mondo più scettico sui vaccini. L'11% dichiara che non si vaccinerà; il 19% non intende farlo; un altro 19% è incerto.

Intendiamoci: quasi nessuno crede davvero che Marine possa diventare presidente della Repubblica francese. Ed è probabile che, quando la vaccinazione prenderà un ritmo spedito, la grande maggioranza dei nostri cugini d'Oltralpe la farà.
continua a pagina 32

Veneto, Marche e Trento in arancione da martedì. Curva in calo, resta l'allerta per le terapie intensive

«In aprile ci giochiamo tutto»

Figliuolo: il sistema deve reggere 500 mila dosi al giorno. L'indice Rt sotto 1

di **Goffredo Buccini**

Aprile sarà «decisivo» dice Figliuolo, commissario all'emergenza. «Ogni giorno 500 mila dosi». Rt in calo, ma rianimazioni occupate al 41%.
da pagina 2 a pagina 10

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

I due piani di Draghi

Da un mese l'aeroporto di Pratica di Mare è diventato per il governo una sorta di cattedrale laica.
continua a pagina 13

GIANNELLI

VIA CRUCIS: PREOCCUPAZIONE DELLE PIE DONNE



INTERVISTA CON SALVINI

«Ho chiesto al premier un incontro sulle riaperture»

di **Marco Cremonesi**



Speranza? «L'ho visto. È stato come parlare con una parete. Rosso, rosso... vede solo rosso». Draghi? «Gli ho chiesto un incontro, voglio discutere del ritorno alla vita. Con lui asse di ferro. Guarderemo i dati, è giusto, ma dove questi sono buoni occorre riaprire». Attacca, Matteo Salvini. «Alleati con la salvinite, anziché pensare al Covid ossessionati da me».
a pagina 9

VICINO AL CONGRESSO

Auto investe due agenti Ore di paura a Washington

di **Giuseppe Sarcina**



Un'auto lanciata contro le barriere ha travolto due agenti vicino al Congresso, a Washington. Morti un poliziotto e il conducente. Ore di angoscia, con i parlamentari americani blindati all'interno di Capitol Hill, che è stato subito isolato e circondato dalle forze di sicurezza. «Sembra che non si tratti di terrorismo», ha detto il capo della polizia.
a pagina 16

Germania

L'EREDITÀ DIFFICILE DI MERKEL

di **Paolo Valentino**

«**L**a fine della maestà non muore mai da sola, ma come un gorgo trae con sé tutto ciò che le è vicino».

La profezia di Rosencrantz nell'Amleto di Shakespeare fotografa bene il rischio di fronte al quale si trova la Cdu tedesca, a sei mesi dall'uscita di scena della cancelliera che l'ha tenuta al potere per 16 anni, assicurando alla Germania stabilità e buona gestione dell'economia.

Raramente una lunga stagione di dominio si chiude in modo quieto e indolore. È l'addio della madre della nazione non fa deroga.
continua a pagina 32

Nuoto e tennis Federica centra il pass per Tokyo, Jannik brucia le tappe



La «manita» di Federica Pellegrini, 32 anni, festeggia dopo la gara

Pellegrini, quelle lacrime di gioia: per la quinta volta all'Olimpiade

di **Alessandro Bocci**



Jannik Sinner, 19 anni, esulta dopo aver battuto il numero 11 al mondo

Sinner ha il talento del campione: conquista la finale al torneo di Miami

di **Gaia Piccardi**

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Favorisca patente e lasagna

Tra i tanti piccoli eroi che combattono battaglie romantiche, un posto di assoluto rilievo merita il comandante dei vigili urbani di Arezzo, Aldo Poponcini. Egli teme che nei giorni di Pasqua e Pasquetta i suoi concittadini non resistano alla tentazione di riunirsi per allestire riti mangerecci di massa. Uno scempio che alzerebbe la curva dei contagi e il livello di malumore del professor Galli nei prossimi talk show. Perciò ha deciso di intervenire. Come? Istituito posti di blocco davanti ai ristoranti, così da controllare le quantità di cibo da asporto. Il cliente che uscirà dal locale reggendo un pentolone fumante di tagliatelle verrà multato per assembramento gastronomico sedizioso, a meno che non riesca a dimostrare che otto etti di

pasta rappresentano il suo consumo quotidiano abituale. Ci saranno tentativi di corruzione in natura, per cui si suggerisce ai vigili di effettuare i controlli a stomaco pieno. E si temono ricorsi al Tar: quale dovrà essere la conferenza dell'uovo di cioccolata per non essere considerato un piacere ristretto ai soli congiunti, ma l'indizio di una abbuffata illegale con amici e cognati?

Nel porgere ai lettori gli auguri di buona Pasqua, mi permetto di estendermi all'impavido comandante Poponcini. L'intento di far rispettare le regole agli italiani presenta risvolti comici irresistibili, e non si sa mai fino a che punto dipenda dagli italiani, dalle regole o da chi è chiamato alla titanica impresa di farle rispettare.
© RIPRODUZIONI RISERVATE

IL CAPITANO VUOLE PARLARE

La «spia» Biot vedeva i russi tutti i mesi

di **Fiorenza Sarzanini**

Prima al supermercato e poi al parcheggio per lo scambio dei file segreti. Una volta al mese, sempre allo stesso modo, Walter Biot incontrava l'ufficiale russo. Dal carcere: «Voglio parlare».
a pagina 15

IDIPENDENTE L'UFFICIO

Svolta di Google: diminuirà il lavoro da casa

di **Rita Querzè**

Si torna in azienda. Con una lettera, Google ha comunicato ai dipendenti che da settembre dovranno presentarsi in ufficio almeno tre giorni alla settimana.
a pagina 11

Foto: Italiane Sport in AP - DL 351/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1, DCD Milano
10403
9 7711 20 498069

PROVA

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM

Bioritmo3
Multivitaminico 3

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

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

A. MENARINI





Tutti scrivono che la spia dei russi arrestata è colpa di Conte e M5S. Peccato che l'indagine sia iniziata con il loro governo, promossa dagli 007 nominati da loro



Sabato 3 aprile 2021 - Anno 13 - n° 92
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

PRIMA GLI "OVER 80"

"Imitare il Lazio avrebbe salvato 6mila vite in più"

◻ MANTOVANI A PAG. 3

AGGIRATE LE CAMERE

Il "contentino" a Salvini dà pieni poteri a Draghi

◻ A PAG. 4

L'AUTO-SALVATAGGIO

Legha&FI contro l'abuso d'ufficio: colpo di spugna



◻ GIARELLI E SALVINI
A PAG. 8 - 9

MANAGER E MAGNAGER

Non solo banche: i maxi-stipendi pure a chi fallisce

◻ BORZI A PAG. 15

» 007 ANGLOSASSONI

Così ci spiano dai cavi in fibra nel Mar Rosso

» Fabio Scuto

Il Mar Rosso non è solo una grande via d'acqua per le grandi petroliere che arrivano dal Golfo Persico - in media il 26-30% del petrolio e il 12% del commercio mondiale passa di qui per imboccare il Canale di Suez, dove è bastato il blocco per l'insabbiamento della nave Ever Given per far schizzare il prezzo di alcune materie prime anche del 50% - ma è soprattutto la grande via di Internet.

A PAG. 16



PATUANELLI Intervista al ministro 5S sul "neo-movimento"

"Lo statuto di Conte è la svolta: ora il M5S è nel centrosinistra"

■ Parla uno dei pentastellati più vicini all'ex premier: "Avremo dei costi e ci servirà una sede. I due mandati? L'esperienza non va dispersa e la nuova struttura aiuterà a non farlo"

◻ DE CAROLIS A PAG. 7



VACCINI E CONTI SVIZZERI NUOVE BALLE DA MORATTI&FONTANA

Quei 2 non dicono mai una cosa vera



TRA MAMMA E NONNA

LUI, PER I PM, "SCARICA SULLA MADRE MORTA LE SUE EVASIONI". LEI SULLA NONNA DI FEDEZ: "TUTTI GLI OVER 80 VACCINATI SENZA PRENOTAZIONE"

◻ MILOSA E SPARACIARI A PAG. 2 E 4

LA VICEPRESIDENTE SUGLI ANZIANI

"300mila dosi per l'11 aprile": tante quante in questi 2 mesi

◻ A PAG. 2

CONSENSI DIMEZZATI

Il Covid affonda Merkel: dal 70% al 35 in 4 mesi



◻ ZUNINI
A PAG. 17

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Che è 'sta transizione? a pag. 6
- Fini Il vuoto d'Aria di Caparini a pag. 18
- Ranieri Aperturisti contro virologi a pag. 11
- Monaco Pd, correnti e beffa rosa a pag. 11
- Valentini 2 mandati, ma per tutti a pag. 11
- Lerner Musumeci lo sbiancatore a pag. 12

CHE C'È DI BELLO

Film d'ammesa, serie Gentleman e Virginia Woolf

◻ DA PAG. 20 A 24

La cattiveria

Salvini, Orbán e Morawiecki: "Lavoriamo per un Rinascimento europeo". Renzi disposto a collaborare per i soliti 80.000 euro

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Mario si chiama Mario

» Marco Travaglio

Gira voce i comunicatori di Draghi stiano implorando i giornalisti di frenare le loro lingue più vellutate che, a furia di spacciarlo per il Messia, promettono miracoli che poi la gente non vede e s'incazza. Se è vero, vuol dire che Draghi ha degli ottimi comunicatori. Ma pure che la lingua, in certi esseri umani, è un muscolo molto più involontario di quell'altro. Ieri, per dire, il sito di Repubblica titolava "Draghi a Città della Pieve: il premier torna ad essere 'Mario' nel weekend di Pasqua", onde evitare che qualcuno sospetti che diventi inopinatamente Ugo, lo chiami col nome sbagliato e lui non si giri. E la scorta? È posizionata "davanti alla casa di Draghi" (sul retro servirebbe a poco). Quanto al premier, "si è presentato ieri sera al cancello della sua villa a mezzogiorno e mezzo" e quello di far calare la sera alle 12.30 è un prodigio che riesce solo a Lui. Del resto aveva un "sorriso benedicente sul volto e la mano sinistra levata per salutare la scorta", tipo Papa, "adagiato sul sedile del passeggero di un'utilitaria Fiat". Un altro sarebbe stato seduto, Lui è "adagiato". Abbigliamento: "I due bottoni austero degli impegni istituzionali è rimasto nell'armadio a Roma, rimpiazzato da una t-shirt blu cobalto. Divisa più appropriata per un giro in paese" prima di mettersi "presumibilmente a tavola con in familiari", sennò violerebbe il suo decreto.

In paese non si parla d'altro: "Davanti a una tazzina fumante al Caffè degli artisti raccontano che mangerà 'torta al formaggio'. E non sarà l'unico fenomeno paranormale: "I segnali della presenza del 'professore', come lo chiamano all'ombra del campanile del duomo dei santi Gerovasio e Protasio, si erano iniziati ad avvertire già nei giorni scorsi, con un intensificarsi dei movimenti attorno alla proprietà", pieno così di gente col ballo di San Vito che non stava ferma un attimo. Un vicino di casa: "Nel pomeriggio le imposte erano aperte e la sera, a differenza delle scorse settimane, era tutto illuminato a giorno", anche perché lì fa buio già alle 12.30. Un commerciante "sussurra" ma "chiude di non comparire", temendo l'arresto per spionaggio: "La signora Serenella è passata a fare la spesa al Conad". Roba forte, compromettente. Talvolta il "divo quasi normale in maglietta blu cobalto", che poi sarebbe Draghi, va in farmacia. E lì è tutta gente sveglia, che si "scambia un'occhiata" interrogativa: "Ma era lui?". Pare infatti che il divo quasi normale indossi regolarmente un passamontagna (sempre blu cobalto, ton sur ton). Poi gli astuti farmacisti scrutano "La firma sullo scontrino della carta di credito, la stessa dell'allora presidente della Bce impressa su una qualsiasi banconota da 10 euro" e lo riconoscono: è lui, "non c'è dubbio". Non Ugo. Mario.



IL FOGLIO

quotidiano

Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano, Tel. 02 8860901 - Fax 02 88609010

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, L. 1/2005 MILANO



ANNO XXVI NUMERO 79 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 3 E DOMENICA 4 APRILE 2021 - € 2,50

Con Draghi in Italia, contro Draghi in Ue. La Lega come l'asino di Buridano. Perché le convulsioni di Salvini ridisegnano la politica italiana

A un mese e mezzo dalla nascita del governo Draghi, la parabola politica più interessante da mettere a fuoco all'interno dell'esecutivo riguarda senza dubbio il profilo di Matteo Salvini e riguarda in particolare il tentativo spericolato dell'ex "Truce di provatore" a essere coerente sia con il presente della Lega che con il sovranismo europeista incarnato da Draghi sia con il suo passato recente (il populismo nazionalista incarnato da Salvini). Il tentativo di rendere le due traiettorie compatibili tra loro è un tentativo simile a quello fatto da chiunque tenti di mescolare in un bicchiere un po' di acqua con un po' di olio. Ma a un mese e mezzo dal primo sì del Parlamento a Draghi Salvini tenta ancora oggi di trovare una risposta soddisfacente a questa domanda: come rendere la svolta europe-

ista della Lega non inconciliabile con la presenza di Draghi alla guida della Lega? Fino a oggi Salvini ha giocato le sue carte facendo di tutto per evitare di diventare l'asino di Buridano della politica italiana - la storia dell'apologo di Buridano la conosce: un asino affamato e assetato che incapace di scegliere se avvicinarsi prima a un mucchio di fieno o a un secchio d'acqua alla fine non riesce a muoversi e si lascia morire - ma allo stato attuale l'impressione che offre ogni giorno la Lega salviniana è quella, a voler essere molto generosi, di partito a due velocità. Da un lato vi è un leader che le prova tutte per dimostrare di essere sempre lo stesso di un tempo (e dunque, cari amici populistici, prendiamoci un momento in Europa per ricordare con un nuovo gruppo politico i bei tempi che

furono) e dall'altro lato vi è invece un leader che le prova tutte per dimostrare che la scelta di appoggiare un governo antinazionalista non è in contraddizione alcuna con il percorso seguito fino a oggi dalla Lega (e dunque, così raccontano alcuni ministri colleghi di Salvini, festeggiano la dilazione). Il fine di ogni cosa, sempre, per la disperazione di Dario Franceschini, un modo per rivendicare prima degli altri leader di partito un qualche provvedimento del governo, per provare ogni giorno a dimostrare l'indimostrabile, ovvero sia che il governo Draghi in realtà sia altro che, o più, il governo Salvini: non vedete come ci somigliamo? Il gioco dell'infiltrato di Salvini è un gioco che più passa il tempo e più risulta essere però fuori sincrono rispetto all'evoluzione della politica nazionale (osservare

Salvini che rivendica i successi del governo Draghi offre la stessa impressione che un tempo offriva l'ascolto della voce fuori sincrono di Enrico Gezzi nel mitico "Fuori orario") ma è un gioco che comunque sta producendo alcuni risultati interessanti. Ne potremmo selezionare quattro. Il primo risultato (telefonare Girotti) ha a che fare con una consapevolezza progressiva che vive dentro la Lega e che ormai è difficile da negare: il partito di Salvini sembrava non aspettare altro che una conversione come quella che Draghi ha imposto alla Lega mentre Salvini non vedeva che ci somigliamo? Il secondo risultato (il pretesto per poter mettere un punto all'esperienza del governo Draghi (anche se al momento il "che fate non mi cacciate?") è solo un gioco delle parti).

Tensioni d'aprile Le ansie aperturiste di Salvini complicano l'agenda di Draghi

Il compromesso del decreto rischia di trasformare il Cdm in un mini Vietnam. Le perplessità del Colle

Vaccini, "quota 70"

Roma. C'è di fondo una questione tecnica, da cultori del diritto: ed è quella che ha fatto sorgere più di qualche perplessità al Quirinale, rispetto all'ultimo decreto licenziato dal Cdm di mercoledì. Ma poi c'è, anche e soprattutto, una questione politica. E qui la storia si quasi paradossale: perché proprio l'espeditore elaborato per evitare inghippi, sul tema delicato delle riaperture, potrebbe aprire la strada a nuove baruffe. In un mese, quello di aprile, che invece Mario Draghi vorrebbe consacrare soprattutto al Recovery plan. (Salvini segue nella speciale 4)

Proteggere Parisi

Cade la tutela di Palazzo Chigi, ma ora è Orlando a difenderlo. Il navigator galleggia ancora

Roma. "La sostituzione di Parisi non è un tema all'ordine del giorno, i vertici dell'Anpal scordano tra molti mesi. Non sono per persona o per vicenda", dice a sorpresa il ministro del Lavoro Andrea Orlando, dopo che per anni il suo partito, il Pd, ne ha chiesto la rimozione per incapacità oltre che per incompetenza, sul tema dell'equilibrio instabile. (Capone segue a pagina tre)

Proteggere il lavoro

Le incoerenze della legge e quelle della Consulta. Contro la fake news sui licenziamenti

Molte testate, compresi i Tg Rai, hanno presentato la sentenza costituzionale n. 340/2021, pubblicata nei giorni scorsi, con titoli del tipo "licenziamentale la legge Formoso sui licenziamenti". La portata della decisione della Consulta è, in realtà, molto più modesta. Si tratta di questo: la legge n. 92/2012 prevedeva che il giudice fosse tenuto senz'altro alla reintegrazione del lavoratore nel caso in cui ravvisasse la radicale insussistenza del motivo del licenziamento di natura disciplinare nel caso del licenziamento per motivo economico-organizzativo ritenuto insussistente, attribuiva invece al giudice la facoltà discrezionale di disporre la reintegrazione, al posto del solo indennizzo monetario. (Chino segue a pagina tre)

Andrea's Version

Due faccende collegate tra di loro. La prima. Alessandro Di Battista ha proposto di applicare un sottopancia didascalico all'invitato televisivo che in quel dato momento sta parlando. Cioè che spieghi se, chi sta esprimendo la propria idea sui grandi temi di comunicazione, sia mai stato denunciato o, condannato e quante volte, perché e per come, quando e con chi. Cosa valga insomma moralmente. Un'infamia? Molto di più. Ma un momento, la seconda faccenda. Capi di Camera e Senato, segretari dei partiti di governo e di opposizione, capatat dei grandi sindacati, giornalisti importanti, intel-

Zinga capitale?

Pressing per candidare l'ex segretario a Roma. Orfini: "Tutto il Pd lo vorrebbe"

Roma. L'ultima smentita è datata poco più di 24 ore fa. "Si candida a fare il sindaco di Roma", hanno chiesto per l'ennesima volta a Nicola Zingaretti. "No, faccio il presidente di Regione e lo sto facendo con tutta la passione possibile", si è limitato a rispondere lui a favore di telescamer. Quasi tradisce il fastidio di dover subire in pubblico quello a cui da setti- mune lo costringono nel privato: dover dare conto, cercando ogni volta di sottrarsi con fare garbato, a chi gli chiede una scelta di coraggio. Traslocare dalla Cristoforo Colombo al Campidoglio, dalla semiperiferia al centro storico. Sarebbe d'altronde, secondo coloro che lo circondano e lo consigliano, non un demansionamento ma un rilancio. (Roberto segue nella speciale 4)

Renzi e Calenda

Il nuovo contatto: la telefonata della (mancata) pace, e un piano comune per le amministrative

Roma. Tutto è originato da quel tweet con cui Carlo Calenda ha indirizzato la ministra Elena Bonetti al ruolo di leader: "Speriamo di poter lavorare insieme presto". A più di qualcuno è sembrato che avesse un destinatario preciso, ma il messaggio quasi a volte comunicare a Matteo Renzi che la variegata famiglia del centro possa - e forse debba - fare a meno di lui nei mesi a venire. D'altronde sono sempre stati i premieri a chiamare i rapporti tra l'ex premier e l'ex titolare al Mise: questioni di moralità e di insofferenza caratteriale, spesso, più che politiche. Fatto sta che l'uscita calendiana ha favorito un nuovo contatto telefonico tra i due, proiziato dalla diplomazia dei rispettivi ambasciatori: da una parte l'azionista Matteo Ricchetti, dall'altro il fedelissimo renziano Ettore Rosato. "Adesso vuoi mettere becco anche nelle questioni interne a Italia viva?", si sarebbe sentito domandare Calenda. Che però alle rimostranze renziane avrebbe risposto un unico dubbio: e cioè che sia lo stesso Renzi a volersi tirare fuori dall'agone politico, dopo i viaggi in giro per il mondo. "Cosa vuoi fare da grande: politica o business?". Interrogativo che in tanti, anche dentro Iv, si pongono. Ma al quale il senatore di Scandicci, che insiste nel promuovere la sua iniziativa della "Primavera delle idee", si è sottratto senza irritazione. Augurando a Calenda "buona Pasqua". Finita lì. Sullo sfondo, però, resta il tema delle amministrative. Nei conciliaboli tra i pontieri dei due partiti è emersa la volontà di fare un tentativo per sostenere candidati comuni nelle grandi città al voto, a partire dalla capitale. Dove Iv guarda a Calenda come un buon contraltare ai tentativi di alleanza di centro-sinistra e M5s. Segnali, timidi, di tregua al centro. (Luca Roberto)

L'OMERTÀ DEI NEGAZIONISTI

Gratteri, Bacco e Giorgianni, i ciarlieri autori di una putrida chiansata negazionista, oppongono alla nostra denuncia una comoda "fin de non-recevoir". Complici i giornali e le grandi firme

L'omertà si compone di diversi elementi, non è solo il lealismo fino alla morte degli iniziati, dei punctuli, in un'organizzazione cri-

chiodo che siano cacciati e sputtanati, esigo una querela per parlarne alla sbarra, e loro fanno finta di niente, festeggiano la dilazione. Il fine di ogni cosa, sempre, per la disperazione di Dario Franceschini, un modo per rivendicare prima degli altri leader di partito un qualche provvedimento del governo, per provare ogni giorno a dimostrare l'indimostrabile, ovvero sia che il governo Draghi in realtà sia altro che, o più, il governo Salvini: non vedete come ci somigliamo? Il gioco dell'infiltrato di Salvini è un gioco che più passa il tempo e più risulta essere però fuori sincrono rispetto all'evoluzione della politica nazionale (osservare

PRONTO? SONO LA NONNA DI MARK CALTAGIRONE. E NON MI VACCINATE OGGI. UNO NIPOTE VI PIANTA SU INSTAGRAM. SOLO FARE L'INTERVISTA. FANTOCCHI E LEI? M5S. SOLO FARE L'INTERVISTA. FERRAGUOSE.

Su Gratteri, Violante dà la sveglia

Pm e incontinentezze: "E' un problema etico per la magistratura"

Roma. C'è un magistrato importante che firma la prefazione di un libro negazionista. E' un magistrato che non spiega perché lo ha fatto, ma che attacca chi lo svela. Carlo Luciano Violante in questi casi non si fa? "Se avesse conosciuto integralmente i contenuti del libro, dubito che avrebbe scritto la prefazione". E non è addirittura peggio? "E' certamente un problema. Le azioni di alcune figure pubbliche, in cui legittimazione si fonda sulla fiducia, non sono mai questioni private". Lei, solitamente, accetta di prefare un

libro che non legge? "Io ho certamente più tempo disponibile. Prima li leggo e poi decido. In alcuni casi ho declinato motivando il rifiuto". Quel magistrato si chiama Nicola Gratteri. E' procuratore capo di Catanzaro. Il Foglio lo ha cercato. Ci ha riempito di insulti che non vale la pena ripetere. Per non dimenticare di che libro si discute e delle tesi dei suoi autori, ecco una brevissima sintesi: "I vaccini sono acqua di fogna", il Covid non ha ucciso nessuno, il mondo è piatto, ma la tenne e obbedire". Uno degli autori, Angelo Giorgianni, è magistrato della Corte d'appello a Messina. (segue nella speciale 4)

Il richiamo di Pasqua

Chi ci libererà dal destino che pare aver segnato l'occidente cristiano? Una possibilità c'è

Noi europei occidentali che finora al mondo quando la pandemia è puzza, così segnata dall'imprompente del dolore nella nostra vita, scaturisce dalla prova del Crocifisso. Scaturisce per spiegare il dolore e la morte non li ha "definiti", ma li ha conditi. Ma come quest'anno sentiamo vera l'identificazione Passio Christi, Passio hominis fatta da Benedetto XVI in occasione dell'estensione della Sindone del 2010. Ammergerei oggi, con tutta la nostra umanità, nell'abisso di misericordia del Crocifisso Risorto grande speranza. Una speranza solida perché sgorga dalla solidarietà del Figlio di Dio con l'uomo. Eppure questo figlio di Dio noi faticano a riconoscere. Come duemila anni fa due discepoli di Emmaus la cui vicenda è narrata nel vangelo di Luca. Per così dire la trama straordinaria di questo libro è la nostra vita. Non lo diciamo. Vi dedichiamo tempo ed energia. Ne analizziamo ogni particolare. Ma a tema della riflessione o del dialogo ci sono più le reazioni che questi fatti hanno provocato noi che il vangelo in sé, con il suo oggettivo significato. Come i due, anche noi continuiamo, forse, a rielaborare i dati. Ne parliamo, ma chi ci sta vicino, non è anche la nostra fede è venuta delusione o smarrita come lo era la delusione del mancato lieto fine. (segue nell'inserito V)

Di ANGELO SCOLA

bale contro un nemico micidiale e sconosciuto. E dopo un anno siamo ancora in pieno sotto l'attacco violento del virus a cui stiamo rispondendo con l'arma dei vaccini in una guerra male organizzata, in ordine sparso, divisi e seguendo logiche di accaparramento all'interno della stessa comunità europea.

Quanto profetica l'enciclica Fratelli tutti che Papa Francesco ha dato al mondo quando la pandemia si stava appiccando. Il richiamo del Papa - con il suo magistero, certamente, ma soprattutto con l'esempio - alla solidarietà tra gli uomini è instancabile.

Il richiamo più imponente di questa Pasqua, così segnata dall'imprompente del dolore nella nostra vita, scaturisce dalla prova del Crocifisso. Scaturisce per spiegare il dolore e la morte non li ha "definiti", ma li ha conditi. Ma come quest'anno sentiamo vera l'identificazione Passio Christi, Passio hominis fatta da Benedetto XVI in occasione dell'estensione della Sindone del 2010. Ammergerei oggi, con tutta la nostra umanità, nell'abisso di misericordia del Crocifisso Risorto grande speranza. Una speranza solida perché sgorga dalla solidarietà del Figlio di Dio con l'uomo. Eppure questo figlio di Dio noi faticano a riconoscere. Come duemila anni fa due discepoli di Emmaus la cui vicenda è narrata nel vangelo di Luca. Per così dire la trama straordinaria di questo libro è la nostra vita. Non lo diciamo. Vi dedichiamo tempo ed energia. Ne analizziamo ogni particolare. Ma a tema della riflessione o del dialogo ci sono più le reazioni che questi fatti hanno provocato noi che il vangelo in sé, con il suo oggettivo significato. Come i due, anche noi continuiamo, forse, a rielaborare i dati. Ne parliamo, ma chi ci sta vicino, non è anche la nostra fede è venuta delusione o smarrita come lo era la delusione del mancato lieto fine. (segue nell'inserito V)

Attacco a Washington

Ieri alla fine del pomeriggio un uomo ha lanciato la sua auto contro due poliziotti di guardia a Capitol Hill. La sede del Congresso americano a Washington. Poi è sceso dalla macchina con un coltello, ha pugnalato un agente ed è stato ucciso dalla polizia a colpi d'arma da fuoco. Un poliziotto è morto, l'altro è in ospedale. Il Congresso era chiuso per la pausa di Pasqua, ma sono subito scattate le misure di sicurezza per i pochi all'interno, inclusi alcuni giornalisti: ingressi sprangati, divieto di avvicinarsi alle finestre, squadre di agenti in mimetica nei corridoi. La dinamica non ci fa proprio pensare a un attacco insurrezionale da parte di un estremista politico, ma da quando una massa di rivoltosi ha fatto irruzione il 6 gennaio proprio dentro al Congresso non si è mai smesso di pensare alle minacce interne e tutti hanno guardato subito in quella direzione. Chi ha eseguito l'attacco però cercava proprio di essere ammazzato e sapeva che non sarebbe mai arrivato da solo dentro al Congresso - cercava un luogo dove il suo gesto avrebbe attirato molta visibilità. Il Campidoglio da questo punto di vista è l'ideale, perché le barriere di metallo che lo proteggevano sono appassite state volte - e quindi ci si poteva avvicinare - ma la tenne e l'attenzione restano molto alte.

Cremlino invasivo

La Russia ammassa soldati e carri al confine con l'Ucraina. A Putin questa tensione piace

Roma. Da tre giorni i social inequivocabili che appaiono sui media mostrano che la Russia accumula forze e mezzi militari in quantità enorme vicino al confine con l'Ucraina. Carri armati, blindati per il trasporto truppe, lanciarazzi, pezzi di artiglieria e carri getta-ponte (servono a scavalcare fiumi e grandi fossati) e almeno quattromila soldati sono arrivati nella Crimea occupata e in due regioni vicine alla linea dei combattimenti tra separatisti filorusi e l'esercito ucraino. Il timore è che questo movimento sia il preludio di un'operazione di guerra da parte della Russia dentro l'Ucraina. Il portavoce del presidente russo Vladimir Putin, Dmitri Peskov, dice di non preoccuparsi: "La Russia muove le sue forze sul suo territorio come la Russia ha il diritto di fare per nessuno", ma non è convincente. Due giorni prima dell'inizio delle operazioni militari russe in Siria nel 2015 Peskov aveva escluso l'inizio di operazioni militari russe in Siria, ma non aveva possibili spiegazioni. E' uno spostamento che serve soltanto a fare paura durante i negoziati per il prolungamento della missione Ocs - a Organization for Security and Cooperation in Europe che monitora la situazione. In tal caso la sua utilità è finita perché la missione scadeva il primo aprile e dopo uno stallo tormentato è stata rinnovata per un anno nelle ultime ore della sera di mercoledì 31 marzo. (Rainieri segue nella speciale 4)

Di Maio bifronte

Da un lato cerca in tutti i modi di implicare Biden-Blinken. Dall'altro ci sono Grillo e Cina

Roma. La priorità dell'America è la Cina. E la priorità dell'America di Joe Biden contro la Cina sono le alleanze. E' in corso un'offensiva diplomatica da parte di Washington per ripristinare il fronte anti-cinese internazionale che si era un po' perso durante gli anni della diplomazia via Twitter di Donald Trump. Il rafforzamento di queste alleanze passa soprattutto per l'Europa. In Italia, però, l'America si trova ad affrontare una forza di governo non proprio coerente nelle sue posizioni con Pechino. "In questo periodo di sfide globali senza precedenti - dal Covid-19 ai cambiamenti climatici, dal terrorismo agli scomodamenti economici e tecnologici - la forza del partenariato tra l'Italia e gli Stati Uniti non è mai stata così importante". Scrivono così, in una lettera cofirmata pubblicata ieri da Repubblica, il segretario di stato americano Antony Blinken e il suo collega italiano Luigi Di Maio. Blinken, che è atteso in primavera a Roma, arriva in un momento in cui l'ex leader del M5s sembra riconsiderare all'atlantismo: lo ripete sempre, in ogni occasione pubblica. Eppure è stato lui, nel marzo del 2019, a firmare l'ingresso del M5s nel governo. E' stato lui, nel mega progetto strategico cinese della Via della Seta, nonostante i dubbi degli americani. Ed è stato Di Maio, neanche un anno fa, a dire che "chi ci ha detto sulla Via della Seta ora deve ammettere che investire in questa amicizia ci ha permesso di salvare vite in Italia". (Perngessi segue nella speciale 4)

LA RITRATTA DI RUSSIA Sputnik lascia Londra ed Edinburgo. I Miceli Flaminii. nello speciale 4

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30



il Giornale



SABATO 3 APRILE 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 79 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2532-4071 | Grande Ed. (settimanale)

DAL 1974 CONTRO IL CORO

RETATE DI PASQUA

OCCHIO AI DELATORI

*Sempre più segnalazioni per chi viola le norme anti-Covid
Che vanno rispettate, ma senza cadere nello Stato di polizia
Salvini cambia idea e attacca: «Chiusure ideologiche»*

■ Mentre oggi inizia il weekend pasquale con le sue regole anti-Covid, si moltiplicano i casi di «delazione» da parte dei cittadini e gli interventi della polizia nelle case dei trasgressori. Ma se le misure di contenimento sono sacrosante, non è comunque accettabile un sistema basato sulle spie e sugli agenti che entrano in casa senza mandato.

servizi alle pagine 4-5

NON SARÀ IL SOSPETTO A SALVARCI DAL VIRUS

di Alessandro Sallusti

Nei giorni scorsi è toccato a Luigi Marattin, onorevole di Italia Viva, sorpreso dalla polizia - chiamata da un vicino - a fare una grigliata sul terrazzo di casa sua in compagnia di amici. Giovedì nei guai sono finiti tre giocatori della Juventus, Dybala, Arthur e McKennie (per punizione oggi salteranno il derby con il Torino), sorpresi - sempre su segnalazione del vicino di casa - a violare con amici il divieto di assembramento domestico tra non congiunti. Ma, vip a parte, sono tanti i cittadini in queste ore «segnalati» all'autorità competente - si dice in gergo - come presunti untori e trasgressori delle rigide regole anti Covid.

Anni fa il nostro collega Stenio Solinas, a proposito di altre cose, scrisse un concetto che mi è rimasto fisso nella mente: «... ed è questa militarizzazione della vita pubblica, questa trasformazione di ogni membro della società in combattente e custode dell'ortodossia, e quindi spia, delatore, tutti traditori di tutti, che permette negli anni l'inseguimento di un regime».

È proprio così, a farmi paura non sono, a proposito di attualità, le spie russe né quelle di qualsiasi altro Paese. Le spie più temibili e vigliacche sono quelle della porta o della scrivania accanto e non per la gravità delle conseguenze, ma per il fatto in sé. E quei politici alla Speranza, quei virologi estremisti che invitano a farlo «per il bene comune» sono degli incoscienti che stanno solo rompendo il patto sociale che è alla base della civile convivenza più di quanto lo sia il rispetto delle regole.

Si badi bene. Io sono per rispettare le regole e cercherò di farlo anche in questo weekend pasquale blindato, ma la delazione non è un dovere civile, è un reato odioso anche se non previsto dal codice penale. Non manderò nessun poliziotto a bussare alla porta altrui e mi rifiuto di pensare che la polizia busi alla mia, mandata da qualcuno o se di sua iniziativa. Se in quel momento non c'è un imminente pericolo di vita, per entrare in una casa è necessario un mandato dell'autorità giudiziaria, non basta una telefonata anonima. Io spero che ministri, prefetti e questori abbiano ben chiaro questo concetto. Perché come disse Giovanni Falcone «la cultura del sospetto non è l'anticamera della verità ma del khomeinismo».

L'INFLUENCER E I PRESUNTI FAVORITISMI

Vaccino alla nonna di Fedez: lite Ferragni-Regione Lombardia

di Francesco Maria Del Vigo



IN FAMIGLIA Fedez e Chiara Ferragni con la signora Luciana

Leri abbiamo scoperto che c'è un servizio sanitario molto più efficiente di quello nazionale: si chiama SSF. Sistema sanitario Ferragni. Il funzionamento ce lo spiega la stessa influencer che, in questo caso, sostiene di avere influenzato nientepodimeno che la Regione Lombardia. Questi sono i fatti: la nonna di Fedez, novantenne, non era stata ancora convocata per la somministrazione del vaccino. Fino a quando (...)

segue a pagina 7
Materi a pagina 7

SALUTE A RISCHIO

Saltate 7 visite su 10 e due milioni di esami

Antonio Caperna e Maria Sorbi

■ Gli italiani per colpa del Covid sono stati costretti a trascurare tutti gli altri problemi di salute. Il blocco dei ricoveri e delle attività ospedaliere ha causato il rinvio del 68 per cento di visite e di 2 milioni di esami. E il virus impatta pesantemente sulle gravidanze: sono in aumento le morti di madri e figli.

alle pagine 2-3

ABUSI NELL'INCHIESTA SUGLI SBARCHI

Intercettati i giornalisti che scrivono delle Ong

Valentina Raffa

■ Giornalisti intercettati. E le fonti, da tutelare, se ne vanno in malora. Nel calderone dell'inchiesta di Trapani su Jugend Retter, Save the Children e Medici senza frontiere di giornalisti intercettati ce ne sono finiti parecchi, tra cui il nostro Fausto Biloslavo. Nel fascicolo ci sono centinaia di pagine di intercettazioni.

a pagina 14

CASO PALAMARA

Se è vietato associare Orlando al Sistema

Malpica a pagina 14



Così l'Europa priva Alitalia di un futuro

L'ultima storia che riguarda Alitalia, o meglio le sue spoglie, è incredibile. Quando si parla della ex compagnia di bandiera si ricordano sempre i quattrini (più di dieci miliardi) bruciati, a spese dei contribuenti. Insomma l'azienda è poco difendibile. Ma da ciò a farsi «fregare» da una supposta difesa della concorrenza europea ce ne passa.

Negli ultimi sei mesi l'ennesimo commissario, Giuseppe Leogrande, non ha di fatto gestito la compagnia. Essa è ridotta senza un euro in cassa. Certo, c'era il covid. Ma ad aggravare la situazione ci si è messa anche una certa indolenza (...)

segue a pagina 8

POLITICA ONDIVAGA

Russia, Cina, Nato Di Maio ministro quattro stagioni

di Gian Micalessin

Se, come ripeteva il poeta e diplomatico americano James Russel Lowell, «solo i morti e gli stolti non cambiano mai idea», allora siamo fortunati, la Farnesina è nelle mani di una delle menti più lucide e immortali dei tempi moderni: Luigi Di Maio.

con Giannini alle pagine 12-13

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI) NON SI PUÒ ENTRARE IN UN'AUTOCURA SENZA IL CONSENSO DEL RESPONSABILE DELL'UNITÀ CURATORIA

▼ Oggi in edicola con «il Giornale»

Il terzo volume «La Guerra italiana»



L'IDEA DI UN IMPRENDITORE EDILE

Si chiama il «Club del Libro dei muratori». Un nome bellissimo, anche se sembra un ossimoro. Cosa c'entrano malta e ponteggi con la lettura? Il libro sembra ormai una cosa per intellettuali, e invece, per fortuna, lo è anche per operai, geometri, magazzinieri, impiegati... La cultura non è solo un piacere, ma anche un ottimo investimento. Significa formazione, conoscenza, creatività. E così il titolare della Vanoncini Edilizia Sostenibile S.p.A. di Mapello, Bergamo - terra di muratori e persino di leghisti -, per promuovere la cultura tra i propri dipendenti ha inventato

QUESTO LIBRO È UN MATTONE

di Luigi Mascheroni

un club del libro aziendale, aperto un paio di volte al mese. C'è una lista di una sessantina di titoli tra cui scegliere: dalle poesie di Gibrán a saggi di economia ai romanzi di Dostoevskij. E poi chi vuole prepara una scheda del libro e lo presenta alla platea dei colleghi. Un modo anche per affinare - si dice così - il pu-

blic speaking. La ditta ringrazia e ripaga l'oratore con un buono di 100 euro. E c'è l'extra se il testo è in inglese. Gente concreta i bergamaschi. L'iniziativa - che sfida i luoghi comuni sul mondo dei muratori e demolisce la retorica degli incentivi di Stato alla Cultura - è anche un modo per ringraziare gli 80 dipendenti perché nel 2020 il fatturato dell'azienda è cresciuto del 10%. Ma intanto la metafora, anche se non piacerà a tanti politici, è perfetta. È sulla cultura che si costruisce il Paese. E dove non arriva il pubblico, c'è sempre un muratore pronto a sporcarsi le mani.

IL GIORNO

SABATO 3 aprile 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Brugherio, l'aveva segregata in casa: arrestato

**Drogata e violentata
Poi l'aguzzino la ricatta
con il revenge porn**

Crippa a pagina 15



Milano, lo stop su 12 linee

**Troppi vandali
Trenord blocca
le corse serali**

Anastasio in Lombardia

ristora
INSTANT DRINKS

Il lockdown non ferma l'esodo di Pasqua

eri tre milioni di vetture in autostrada, il 60% in più che nello stesso periodo del 2020 durante le prime restrizioni
Da martedì Veneto, Marche e Trento in arancione. Pranzi, passeggiate, amici: cosa si può fare nel weekend festivo

Servizi
da p. 3 a p. 6

Tra affinità e obiettivi comuni

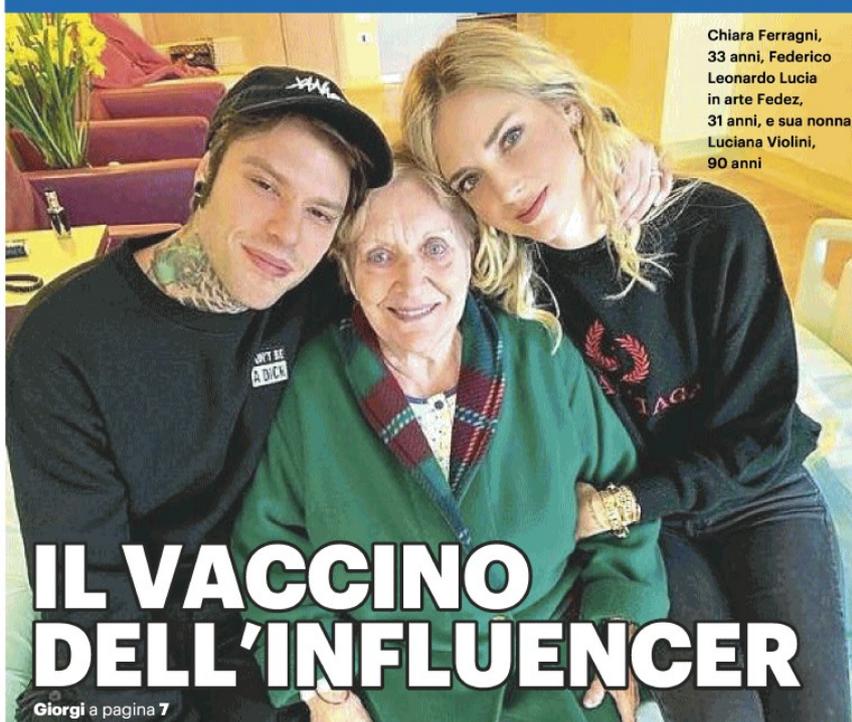
**Letta e Conte
uniti dal destino
Devono allearsi**

di Bruno Vespa

Due cinquantenni quasi coetanei (54 anni Enrico Letta, 56 Giuseppe Conte), entrambi ex presidenti del Consiglio, entrambi estromessi dal governo quando non se lo aspettavano, entrambi chiamati alla guida dei loro partiti in un momento di crisi e di confusione, hanno il compito di costruire una difficile alleanza vincente per elezioni politiche che potrebbero tenersi già tra un anno. Pur avendo un obiettivo comune, Letta ha ribaltato la strategia di Zingaretti. A torto o a ragione, l'ex segretario era visto come succube del M5s. È stato Renzi a dover chiedere un rimpasto robusto del Conte II e a mettere in discussione un Recovery Plan gestito in maniera quasi autarchica da palazzo Chigi.

Continua a pagina 2

**«LA NONNA 90ENNE DI FEDEZ CONVOCATA SOLO DOPO IL MIO POST»
FERRAGNI SCREDITA IL SISTEMA LOMBARDO. FONTANA: NESSUN FAVORE**



Chiara Ferragni, 33 anni, Federico Leonardo Lucia in arte Fedez, 31 anni, e sua nonna, Luciana Violini, 90 anni

**IL VACCINO
DELL'INFLUENCER**

Giorgi a pagina 7

DALLE CITTÀ

Milano

**Cade dal ponte
sul Naviglio:
muore
quarantenne**

Palma, Vazzana nelle Cronache

Milano

**Casa Leotta
svaligiata
Preso la banda**

Servizio nelle Cronache

Pavia, la sentenza

**Asilo nido da paura
Una delle maestre
patteggia due anni**

Zanette nelle Cronache



I settant'anni del cantautore dell'Italia siamo noi

**E qualcosa rimane...
L'arte di De Gregori**

Di Clemente a pagina 23



Conquista il pass per Tokyo, lacrime di gioia

**Pellegrini nella storia
Sì alla quinta Olimpiade**

Turrini nel QS

PROVA

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico 3

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

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

A. MESARISE



Oggi su Alias

MYANMAR Il nazionalismo religioso ha individuato il nemico nei musulmani Rohingya: incontri con testimoni e storici



Domani su Alias D

MALCOLM LOWRY un romanzo incompiuto dell'autore britannico, dalla sua «trilogia messicana»: «La mordida», finora inedito in Italia



Visioni

AMLETA Cinzia Spanò e Francesca Turriani raccontano la rete contro la disparità di genere nello spettacolo
Lucrezia Ercolani pagina 12

quotidiano comunista **il manifesto** oggi con ALIAS

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

SABATO 3 APRILE 2021 - ANNO LI - N° 79

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

foto di Vincenzo Livieri/LaPresse



Zeromiglia
Alitalia in un vicolo cieco. A fine mese la vecchia compagnia dovrà mettere gli aerei a terra anche se il governo dovesse accettare le condizioni capestro della Ue per far partire la nuova Ita. L'esecutivo non sa che linea seguire: 11 mila licenziamenti sono vicini **pagine 2, 3**

Recovery armato
Tutti uniti, l'industria militare avrà parte dei fondi

GIORGIO BERETTA, FRANCESCO VIGNARCA

Per l'ex ministra, e ora Presidente della Commissione Difesa del Senato, Roberta Pinotti il settore militare «soprattutto dal punto di vista industriale» è di grande importanza per le prospettive di ripresa del Paese.

— segue a pagina 15 —

Pandemia
Quando c'erano i produttori pubblici di vaccini

LUIGI PANDOLFI

L'Unione europea sta fallendo sulle vaccinazioni. Lo dice anche la sezione regionale dell'Ons Ad oggi, dove essere vaccinato l'80% degli ultraottantenni e del personale sanitario.

— segue a pagina 15 —

Italia-Cuba
Di Maio, fai la cosa giusta

ROBERTO LIVI

La precisazione del ministro Di Maio che a Genova l'Italia non ha votato a favore delle sanzioni contro Cuba e che è grata per l'aiuto medico fornito nel 2020 dall'Avana, è stata trasmessa giovedì con rilievo dal tg cubano.

— segue a pagina 8 —

LENTO MIGLIORAMENTO, PER LA PRIMA VOLTA L'INDICE DI TRASMISSIBILITÀ SCENDE SOTTO L'1

Non cala la pressione sugli ospedali

■ La zona rossa di Pasqua arriva quando il virus è tutt'altro che in ritirata. Un'ordinanza in corner del presidente Giani chiude tutti gli esercizi commerciali in Toscana per due giorni, restano aperte solo le farmacie. Dopo le feste Veneto, Marche e Trentino passeranno dalla zona

rossa all'arancione, Rt per la prima volta sotto l'1 sul piano nazionale. La tendenza al (lento) miglioramento prosegue, non diminuisce tuttavia la pressione sugli ospedali. I pazienti Covid occupano il 41% dei letti in terapia intensiva, il 2% in più rispetto a una settimana fa.

Per fermare il virus si spera nei vaccini in arrivo ad aprile. Ma finora AstraZeneca e Moderna hanno consegnato la metà delle dosi pattuite. No dal ministero alle vaccinazioni dei cassieri dei supermercati: «Si procede solo per età».

ANDREA CAPOCCI A PAGINA 5

ASTRAZENECA, L'IDEA TEDESCA
Seconda dose con altro vaccino

■ La Commissione permanente sui vaccini: «I cittadini dovranno essere immunizzati con un vaccino del tipo mRNA dodici settimane dopo la pri-

ma iniezione». Anche l'Olanda sospende il farmaco per gli under 60, almeno fino a mercoledì di quando l'Emmà tornerà a pronunciarsi. **CANETTA A PAGINA 5**

M5S
Tante rose per Conte, in attesa delle spine



■ Dopo il debutto all'assemblea dei 5Stelle, per Conte è il giorno degli applausi. Ma i nodi arriveranno presto. Come quello dei due mandati. E ieri Di Maio ha incontrato Letta, alimentando i sospetti di chi pensa che l'ex leader voglia rafforzarsi in vista di un futuro match interno. **SANTORO A PAGINA 4**

TORNA IL DIALOGO
Martedì a Vienna vertice Usa-Iran

■ Martedì a Vienna Biden smantellerà un altro pezzo di trumpismo: con un incontro indiretto ma di persona - tramite intermediari - Stati Uniti e Iran si vedranno per riaprire il dialogo sull'accordo nucleare iraniano del 2015, da cui Trump uscì riattivando tutte le sanzioni contro Teheran. A mediare il dialogo saranno gli altri firmatari dell'accordo, con la Ue in prima fila. Per il presidente iraniano Rohani un successo importante: a giugno si vota e agli iraniani in crisi economica deve ridare qualche speranza. **CATUCCI A PAGINA 8**

BRASILE
Il piano della destra: cacciare Bolsonaro



■ Il mito di Bolsonaro è irrimediabilmente offuscato: abbandonato da chi ne ha segnato la fortuna, militari e imprenditori, il presidente brasiliano rischia il posto. Non è il solo: accademici e attivisti, minacciati di morte, lasciano il Brasile per poter continuare il loro lavoro. **BUROCCO, BILOTTA A PAGINA 9**

Lele Corvi



Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1 - Epml/CRM/232103
 10463
 9 770025 215017
 3

PRIMAVERA ROSSO ROBIT
9 APRILE
VENERDI
GOLD su il manifesto





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXX-N° 92 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 456 - ART. 2, COM. 20/6, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 3 Aprile 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA: "IL MATTINO" - "IL BIGFARI", EURO L20

I diritti contesi Battisti, l'eredità è una polveriera lite da 16 milioni per i capolavori
Michela Allegrì a pag. 15



Azzurri, oggi il Crotono Negativi i tre nazionali e Zielinski: riparte la corsa Champions
Roberto Ventre a pag. 18



L'anniversario 99 Posse: «I nostri primi trent'anni in direzione ostinata-contraria»
Federico Vacalebre a pag. 17



Vaccini, Campania penalizzata

► È la regione con meno dosi per numero di abitanti: ne mancano 161mila. Pesano i pochi sanitari A sorpresa resterà in rosso altri 15 giorni: progressi insufficienti. Alta percentuale di sintomatici

I ritardi

TROPPI MORTI È UN DELITTO LASCIARE I NONNI SENZA DOSI

Luca Ricolfi

Il primo problema dell'Italia, sul versante sanitario, è che nonostante i notevoli progressi delle ultime settimane la campagna di vaccinazione arranca. È la notizia di ieri, secondo cui Johnson & Johnson dovrà buttare alle ortiche 15 milioni di dosi (per un incredibile errore commesso negli Stati Uniti), non fa che aggravare il quadro. L'ottimismo della volontà ci fa sperare che nei mesi prossimi tutto si aggiusti, ma i dati della campagna vaccinale suggeriscono che, quest'estate, il numero di vaccinati si aggirerà intorno al 50% della popolazione italiana, e non al 70 o 80% come tutti auspichiamo.

Che succederà, a quel punto? Possiamo sperare che, almeno, il numero di morti, che oggi sono circa 450 al giorno, non dico si azzeri, ma scenda a un livello molto più basso? Stiamo facendo tutto il possibile per arrivare a questo risultato minimale?

No, non stiamo facendo tutto il possibile, né nell'immediato, né in prospettiva.

Nell'immediato, stiamo commettendo l'errore più grosso che si può concepire: lasciare indietro gli anziani, che contribuiscono al 90% della mortalità.

Continua a pag. 43

Marco Esposito

Il principio "tante teste, tante dosi" non vale per la redistribuzione dei vaccini tra le Regioni: avvantaggiato chi ha più personale sanitario: la Campania, così, risulta la più penalizzata con 161mila dosi mancanti. Intanto, a sorpresa la Regione resterà in rosso altri 15 giorni: la decisione a causa di un calo insufficiente dei parametri di diffusione del virus con un'alta percentuale di sintomatici.

A pag. 3. Mautone a pag. 2

La mossa della Regione

Isole Covid free, si parte con Capri immunità per tutti fino a 16 anni

Gigi Di Fiore

Parte l'operazione Capri Covid-free. Oggi, dalle due del pomeriggio, sulla piattaforma regionale potranno prenotarsi per

la vaccinazione tutti i residenti a Capri e Anacapri dai 16 anni in su. Dopo l'Isola azzurra si passerà a Ischia e Procida, poi alla costiera sorrentino-amalfitana, al Cilento, all'area omozia.

A pag. 3

Il crollo del turismo

Estate senza stranieri arrivi in calo del 50% americani in Grecia

Francesco Bisozzi

Dopo la beffa della Pasqua, negli hotel crollo delle prenotazioni estere per l'estate: -50%. E gli americani scelgono la Grecia.

A pag. 5

L'intervista

Blangiardo «Cresce la paura del futuro e crollano i nati»



Il presidente Istat Calo demografico simile a quello dopo Chernobyl

Nando Santonastaso a pag. 9

La Pellegrini nella leggenda: per la quinta volta alle Olimpiadi



Fede eterna

Piero Mei a pag. 21

Nuovi indennizzi e tasse rinviati 30 miliardi di aiuti

Nel decreto di aprile rinvio degli acconti Irpef e Irap Sgravi fiscali come contributo per l'affitto dei negozi

Andrea Bassi a pag. 8

Lo scenario

I fondi a pioggia debito sulle spalle solo dei giovani

Alberto Brambilla

Il nostro è uno strano Paese che oltre alle tante contraddizioni, ha una spiccata avversione per i numeri e per le verità che ritiene scomode.

Continua a pag. 43

Punto di Vespa

Letta e Conte le sfide parallele di due moderati

Bruno Vespa

Due cinquantenni quasi coetanei (54 anni Enrico Letta, 56 Giuseppe Conte), entrambi ex presidenti del Consiglio.

Continua a pag. 43

Il processo I napoletani venduti ai narcos Spariti in Messico, agenti condannati poliziotto imputata scappa dall'aula

Valentino Di Giacomo

È fuga poche ore prima della sentenza - che ha condannato tutti gli imputati - Linda Guadalupe Arroyo, una dei tre agenti di polizia a processo in Messico per la scomparsa - dal gennaio del 2018 - dei tre napoletani Raffaele Russo, Antonio Russo e Vincenzo Cimmino. La fuga della poliziotto, indagata con altri due agenti per aver "venduto" i tre napoletani ai narcos locali per l'equivalente di 43 euro, è l'ennesimo colpo ad effetto

in questa storia su cui è forte l'attenzione anche della Farnesina. «Questi estenuanti giorni di processo - spiegano i legali delle tre famiglie - hanno dato i loro frutti in quanto molte delle prove ammesse e formate sono inconfutabili, in ultimo la fuga di uno degli imputati stile Hollywood verosimilmente decisa con l'avvicinarsi della condanna che non depone a favore della difesa e non fa che rinforzare un coinvolgimento nei fatti che tutti gli imputati fino alla fine hanno cercato di negare».

A pag. 13

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX®

FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO

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

PONTEFIX®
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI
FISSAGGIO FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

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





Il Messaggero



21h € 1,40* ANNO 143-N° 92 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONI

IL GIORNALE DI

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Sabato 3 Aprile 2021 • S. Riccardo

21h VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **373.332**

Dosi somministrate in totale: **10.697.459**

Rapporto dosi quotidiane rispetto alla settimana precedente: **+22,1%**

Rapporto dosi settimanali rispetto alla settimana precedente: **+49,6%**



Da Riccione a Miami Pellegrini&Sinner fenomeni azzurri
Fede, Olimpiade n.5 Jannik, finale a 19 anni
Mei e Valesio nello Sport



Il 22 aprile online Ultimo al Colosseo live in solitudine
«Da casa urlate forte, io vi sentirò»
Marzi a pag. 23



Anziani trascurati
Il triste conto delle vittime che nessuno vuole tenere

Luca Ricolfi

Il primo problema dell'Italia, sul versante sanitario, è che nonostante i notevoli progressi delle ultime settimane la campagna di vaccinazione arranca. È la notizia di ieri, secondo cui Johnson & Johnson dovrà buttare alle ortiche 15 milioni di dosi (per un incredibile errore commesso negli Stati Uniti), non fa che aggravare il quadro. L'ottimismo della volontà ci fa sperare che nei mesi prossimi tutto si aggiusti, ma i dati della campagna vaccinale suggeriscono che, quest'estate, il numero di vaccinati si aggirerà intorno al 50% della popolazione italiana, e non al 70 o 80% come tutti auspichiamo.

Che succederà, a quel punto? Possiamo sperare che, almeno, il numero di morti, che oggi sono circa 450 al giorno, non dico si azzeri, ma scenda a un livello molto più basso? Stiamo facendo tutto il possibile per arrivare a questo risultato minimale?

No, non stiamo facendo tutto il possibile, né nell'immediato, né in prospettiva.

Nell'immediato, stiamo commettendo l'errore più grosso che si può concepire: lasciare indietro gli anziani, che contribuiscono al 90% della mortalità. Sembra incredibile, ma ancora oggi - dopo la somministrazione di circa 10 milioni di dosi - quasi la metà degli over-75 (che sono circa 7 milioni) non è ancora vaccinata, e solo i su 5 ha ricevuto entrambe le dosi. In compenso sono stati vaccinati (oltre a medici, infermieri e persone fragili, con era giusto) ogni sorta di categorie: (...)

Continua a pag. 25

«Vaccini, obiettivo a rischio» Estate senza turisti stranieri

►Un rapporto riservato Ue svela: «A giugno in Italia immunità solo al 57%
Niente pass Covid free: crollo delle prenotazioni in alberghi e città d'arte

ROMA Vaccini, il flop della Ue: l'immunità in estate promessa già tradita. Un rapporto riservato rivela altre stime: l'Italia al 30 giugno sarà appena al 57%. E ora dubbi su J&J: si teme che l'incidente negli Usa possa frenare ulteriormente le consegne. Intanto i turisti stranieri snobbano l'Italia. Indietro su strutture, trasporti e alberghi, le prenotazioni dall'estero crollate del 50%.
Allegri, Bisozzi, Gentili Malfetano e Rosana
alle pag. 2 e 3

L'intervista

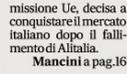
Tajani: «Si riparte con le infrastrutture nel Centro Italia»

ROMA «Infrastrutture per il Centro Italia: la ripresa del Paese inizia da qui». Così Antonio Tajani a *Il Messaggero*.
Ajelo a pag. 11

I tedeschi in pressing su Bruxelles

Alitalia sotto assedio di Lufthansa ma Ita preme per acquistare gli aerei

ROMA Dietro l'irrigidimento di Bruxelles sul decollo di Ita sembra profilarsi il pressing di Lufthansa sulla Commissione Ue, decisa a conquistare il mercato italiano dopo il fallimento di Alitalia.
Mancini a pag. 16



Aiuti a pioggia
L'aumento del debito sulle spalle dei giovani

Alberto Brambilla

Il nostro è uno strano Paese che oltre alle tante contraddizioni, ha una spiccata avversione per i numeri e per le verità che ritiene scomode. Possiamo così descrivere, in prosa, una delle contraddizioni che non da ieri caratterizzano la nostra società: la mattina tutti, politici, sindacalisti, ecclesiastici, piangono per il futuro dei "poveri giovani" che non vengono aiutati e sono costretti a emigrare; il pomeriggio però gli stessi attori reclamano più soldi per tutti; per le famiglie (paventando il deserto demografico), (...)

Continua a pag. 25

San Pietro vuota, il Papa celebra con i ragazzi: «I crocifissi di oggi»



Alcuni disegni realizzati dai bambini che hanno partecipato alla Via Crucis Marani a pag. 7

I ristoranti di aprile: tasse rinviate e altri 30 miliardi

►Nel nuovo decreto fondi per gli affitti dei negozi
In arrivo sostegni più alti per bar e ristoranti

Andrea Bassi

Dopo i 32 miliardi del decreto di marzo, il governo si prepara a un nuovo scostamento che, come riferiscono fonti al lavoro sul dossier, potrebbe avvicinarsi ai 30 miliardi di euro. Non solo, è in atto un forte pressing politico per provare ad alzare ulteriormente l'asticella. In arrivo sostegni più alti per bar e ristoranti.

A pag. 11

Mai così dal 2014 Istat: «A fine 2020 pressione fiscale record al 52%»

Jacopo Orsini

L'Istat: pressione fiscale al 52% alla fine del 2020, dato più alto dal 2014. *A pag. 9*

Washington blindata
Paura a Capitol Hill assaltatore ucciso muore un agente



WASHINGTON Assalto a Capitol Hill, un'auto contro gli agenti, morto un poliziotto. Freddato l'assaltatore. **Guaity** a pag. 12

PROVA **SUSTENIUM** *Bioritmo3* MULTIVITAMINICO

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

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

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

VERGINE IN EVIDENZA

Buongiorno, Vergine! Dovete sapere che questa mattina inizia ultimo quarto, fase che mette in evidenza voi 3 segni terra, cioè simbolo della solidità. Ne abbiamo davvero bisogno tutti, voi che siete naturalmente il segno del lavoro e della salute, indicateci la strada.

Nella vostra vita invece l'amore è ancora contrastato, siete come sperduti nelle nuove conquiste, domani però certamente qualcosa cambia, è Pasqua. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

SABATO 3 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna, intervista al dirigente scolastico

Da mercoledì 270mila bambini a scuola: «Apriamo in sicurezza»

Gieri Samoggia nel Fascicolo Regionale



Il lockdown non ferma l'esodo di Pasqua

Ieri tre milioni di vetture in autostrada, il 60% in più che nello stesso periodo del 2020 durante le prime restrizioni. Da martedì Veneto, Marche e Trento in arancione. Pranzi, passeggiate, amici: cosa si può fare nel weekend festivo

Servizi
da p. 3 a p. 6

Tra affinità e obiettivi comuni

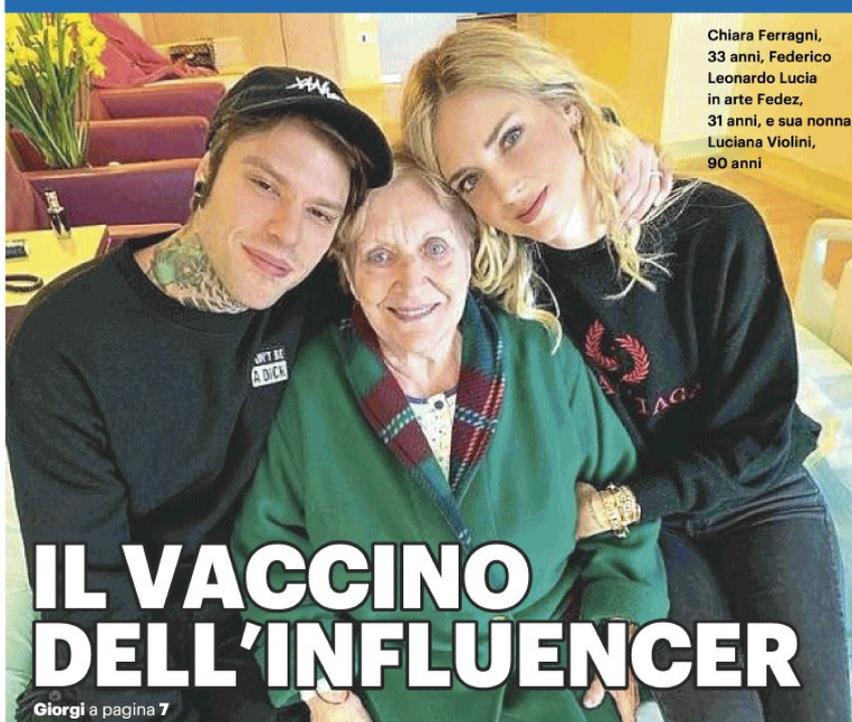
Letta e Conte uniti dal destino Devono allearsi

di Bruno Vespa

Due cinquantenni quasi coetanei (54 anni Enrico Letta, 56 Giuseppe Conte), entrambi ex presidenti del Consiglio, entrambi estromessi dal governo quando non se lo aspettavano, entrambi chiamati alla guida dei loro partiti in un momento di crisi e di confusione, hanno il compito di costruire una difficile alleanza vincente per elezioni politiche che potrebbero tenersi già tra un anno. Pur avendo un obiettivo comune, Letta ha ribaltato la strategia di Zingaretti. A torto o a ragione, l'ex segretario era visto come succube del M5s. È stato Renzi a dover chiedere un rimpasto robusto del Conte II e a mettere in discussione un Recovery Plan gestito in maniera quasi autarchica da palazzo Chigi.

Continua a pagina 2

«LA NONNA 90ENNE DI FEDEZ CONVOCATA SOLO DOPO IL MIO POST» FERRAGNI SCREDITA IL SISTEMA LOMBARDO. FONTANA: NESSUN FAVORE



Chiara Ferragni, 33 anni, Federico Leonardo Lucia in arte Fedez, 31 anni, e sua nonna, Luciana Violini, 90 anni

IL VACCINO DELL'INFLUENCER

Giorgi a pagina 7

DALLE CITTÀ

Bologna, festini sesso e droga

Villa Inferno, chiusa l'inchiesta Verso il processo i quindici indagati

Orlandi in Cronaca

Bologna, nuovo album

Sotto le Due Torri Neffa 'riscopre' il napoletano

Spinelli in Cronaca

Bologna, oggi l'Inter al Dall'Ara

Sinisa: «Soumaoro può fermare anche Lukaku»

Giordano nel QS



I settant'anni del cantautore dell'Italia siamo noi

E qualcosa rimane... L'arte di De Gregori

Di Clemente a pagina 23



Conquista il pass per Tokyo, lacrime di gioia

Pellegrini nella storia Sì alla quinta Olimpiade

Turrini nel QS

PROVA

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico 3

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

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

A. MESARISE

GECAR nuova concessionaria OPEL

IL SECOLO XIX

GECAR OPEL

SABATO 3 APRILE 2021

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXV - NUMERO 79, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

DOMANI IL LIBRO IN OMAGGIO CON IL SECOLO XIX Melville, Doyle, London e Verne: storie di illegali in rotta sui mari



IL SUPPLEMENTO DOMENICALE Specchio, voglia di risorgere dopo la paralisi della pandemia



INDICE

Table with 2 columns: Page number and Content description (Primo piano, Cronache, Commenti, etc.)

Colori diversi per i liguri. Ma anche in zona rossa c'è troppa folla in giro



Persone a passeggio ierli in via Matteotti a Sanremo, zona rossa



Folla tra i negozi di via Mazzini a Rapallo, zona arancione

IL REPORTAGE DAL PONENTE

Silvia Campese e Paolo Isala

Confusione e rabbia tra Savona e Imperia: «Basta chiudere così»

La zona rossa c'è, a Ponente, ma non sivede. Tra Savona e Imperia, molta gente in giro e tanta rabbia dei commercianti: «Basta chiudere così senza preavviso».

IL REPORTAGE DAL LEVANTE

Marco Menduni / INVIATO NEL TIGULLIO

Nel Tigullio tanta gente e seconde case aperte «Qui prima dei divieti»

Tanta gente per le strade; parcheggi pieni; seconde case aperte. Il Levante ligure è da tutto esaurito. «Arrivati prima dei divieti».

2 USCITA DOMANI IN REGALO RACCONTI DI MARE E TEMPESTA

ARRIVANO LE SCORTE, IN ITALIA RECORD DI IMMUNIZZAZIONI. FIGLIUOLO VUOLE CAMBIARE LE REGOLE: DA MAGGIO STOP AGLI APPUNTAMENTI IN BASE ALL'ETA

Liguria, vaccini anche di notte Tensione Toti-medici di base

Il presidente della Regione: non gestiranno più le prenotazioni. Genova, indagine sui furbetti delle liste

Vaccini la domenica e anche la notte e assunzione di medici specializzandi per eseguire immunizzazioni. Mentre la Liguria finisce nella lista delle sei regioni più a rischio, a causa dei dati del Ponente, Toti annuncia una svolta e si scontra con i medici di base, che vuole coinvolgere maggiormente nei turni e liberare da compiti di prenotazione. Inchiesta a Genova sui furbetti che saltano le liste di attesa. Da maggio nuove regole nazionali: niente più prenotazioni in base all'età.

LAGUIDA

Le regole di Pasqua: in tre pagine le risposte a tutti gli interrogativi

Le visite a parenti e amici, lo sport, le seconde case, i pranzi, gli spostamenti tra comuni diversi, i viaggi all'estero, i tamponi, la spesa. Tutte le risposte alle domande sulle regole di Pasqua.

LASTORIA A GENOVA

L'anti Covid per il nonno portato a domicilio «Ora la mia vita riparte»

Nonno Germano ha 91 anni e ieri, nella sua casa di Sampierdarena, è stato vaccinato da una delle 12 squadre Asl che realizzano la campagna a domicilio: «Ora la mia vita riparte», ha detto.

ROLLI



GLI STATI UNITI

Attacco alla polizia, Washington rivive l'incubo Capitol Hill

Paolo Mastrolilli

Capitol Hill di nuovo sotto attacco. Un giovane nero della Nation of Islam ha ucciso un agente con la sua auto. Subito dopo è stato ammazzato.

L'anno più oscuro per il simbolo dell'America unita

GIANNIRIOTTA

L'attacco al Campidoglio di Washington rimette l'America davanti al sangue, dove era finita nel tentato golpe dell'Epifania.

AURUM COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA. Genova Corso Buenos Aires 81 R

BUONGIORNO Il lieto evento. Così, dopo il Rinascimento saudita di Matteo Renzi, ecco il Rinascimento sovranista di Matteo Salvini, ma non è il rinascimento di una moda, Giorgia Meloni vede le radici di Am fondare nel Rinascimento, abbiamo supposto il Rinascimento napoletano con Antonio Bassolino ma, ne sono certo, non ricorderete il Rinascimento anconetano annunciato dai Ds, forse invece ricorderete il Rinascimento milanese di Giuseppe Sala, e magari ricorderete il Rinascimento, il partito di Vittorio Sgarbi, preceduto da Rinascimento italiano di un certo Mariano Dini, rivale un po' truffaldino di Rinascimento italiano di Lamberto Dini, e ci fu un Rinascimento della Rai promosso dall'allora direttore generale Flavio Cattaneo, secondo Antonio Di Pietro c'era un Rinascimento intrinseco in Romano Prodi, non scordiamo il Rinascimento lombardo intuito da Roberto Formigoni, il Rinascimento della sinistra con Walter Veltroni alla testa del Pd, e comunque di sicuro serve un nuovo Rinascimento, proclamò Gianfranco Fini, ma stava già arrivando un nuovo Rinascimento nelle previsioni di Mario Monti, se non che era sul corpo di Monti che, per Laura Puppato (altro vuoto di memoria?), il Rinascimento doveva passare, e intanto Angelino Alfano progettava il Rinascimento azzurro, e anticipò il Rinascimento leghista con Bobo Maroni, il Ponte sullo Stretto era il nuovo Rinascimento per Forza Italia, il reddito di cittadinanza era il nuovo Rinascimento per Beppe Grillo, peraltro premesso dal nuovo Rinascimento del VaffaDay e introdotto dal simbolo paleognilino Per un Nuovo Rinascimento, e nella vana attesa del lieto evento sembrano tutti il Mago Do Nascimento.

GIOIELLERIE CASH & GOLD COMPRO ORO. Via XX Settembre 10/R (angolo Via Granello) Tel: 010 583102 WWW.COMPROGENOVA.IT



€ 2,50 in Italia — Sabato 3 Aprile 2021 — Anno 157° — Numero 91 — ilsol24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Superbonus 110%

Il Fisco tira il freno sugli sconti: niente detrazione per i costi organizzativi sostenuti dal general contractor

I costi organizzativi sostenuti dal general contractor sono fuori dal 110 per cento. Il colpo di freno arriva dalla Dre Lombardia.

Giorgio Gavelli — a pag. 24



Firma Digitale Remota OTP Mobile



Produzione in frenata a marzo — a pag. 5

Molteni vince contro i cloni cinesi — a pag. 12

Istruttoria Agcom su Fininvest-Mediaset e Tim-Dazn — a pag. 22

Lavoro a termine, taglio ai contributi

Politica economica

Il Governo studia incentivi per rilanciare i contratti e aiutare donne e giovani

Ipotesi di sgravi più lunghi per le assunzioni definitive di lavoratori under 36

Il governo punta a ridurre i costi che gravano sui contratti a termine, la tipologia di rapporto di lavoro flessibile più tutelante, ma che è stata la più penalizzata dalla crisi innescata dall'emergenza Covid: in un anno si sono persi quasi 400mila contratti a termine. La decontribuzione consentirebbe oltretutto di recuperare occupazione tra i due elementi "deboli" del mercato del lavoro, i giovani e le donne. Il dossier è nelle mani dei tecnici di Palazzo Chigi: nel mirino i sovraccosti introdotti tra legge Fornero e decreto dignità, oltre al disincentivo delle causali più rigide. L'altro intervento allo studio è la proroga della decontribuzione per le assunzioni a tempo indeterminato (o stabilizzazioni da contratto a termine): si sposterebbe più in avanti la durata massima triennale per le assunzioni di giovani sotto i 36 anni da parte delle imprese che beneficiano della totale decontribuzione fino a 6mila euro annui.

Poglietti e Tucci — a pag. 3

Edizione chiusa in redazione alle 22

SEMPLIFICAZIONE

Recovery Plan, commissione unica per il via ai progetti

Giorgio Santilli — a pag. 3

LA MAPPA DEI CONTAGI

Marche, Veneto e Trento entrano in area arancione

A partire da martedì 6 aprile le Marche, il Veneto e la Provincia Autonoma di Trento passano in arancione. Lo prevedono le ordinanze alla firma del ministro Speranza. Bolzano torna in rosso scuro sulla mappa del Centro europeo.

Fiammeri — a pag. 6

LOTTA AL CORONAVIRUS

Vaccini, superata la soglia giornaliera delle 300mila dosi

L'Italia ieri ha superato il tetto delle 300mila dosi di vaccino/giorno. L'Olanda ha sospeso le vaccinazioni con AstraZeneca per le persone sotto i 60 anni. Gli Stati Uniti hanno superato i 100 milioni di vaccinati in anticipo rispetto al previsto.

Ludovico — a pag. 6



VIA LIBERA ANCHE AI PARCHI DIVERTIMENTI

Con le riaperture l'occupazione Usa prova a decollare: a marzo 916mila nuovi posti

Marco Valsania — a pag. 9

Si riapre, il parco divertimenti di Disney World a Orlando, in Florida

Corsa agli aiuti del fondo perduto, in tre giorni 678mila domande

Decreto Sostegni

Il bilancio dei primi tre giorni dell'operazione «sostegni» segna all'attivo 677.786 domande, arrivate fra le 12 del 30 marzo e il pomeriggio di ieri. Significa 226mila istanze ogni 24 ore,

con un aumento di ritmo del 150% rispetto al primo giro di aiuti, quello dell'estate 2020, unico paragonabile per le dimensioni della platea. Il sistema informatico messo a punto dalla Sogei e gestito dall'agenzia delle Entrate sta vivendo insomma una fase di super lavoro. Come annunciato da Draghi, i bonifici partiranno giovedì 8 aprile. **Mobili e Trovati** — a pag. 2

INTERVISTA

De Santis: «Vanno risolte le criticità del credito d'imposta per la ricerca»



Vice presidente Confindustria, Francesco De Santis

Nicoletta Picchio — a pag. 5

Firma Digitale Remota OTP Mobile

Ti basta solo lo smartphone



SCOPRI



aroba.it

La storia

EGITTO, ETIOPIA E LA DIGA: QUANDO IL NILO AZZURRO DIVENTA LA LINEA ROSSA



di Roberto Bongiorno

Per l'Egitto, che ricava il 90% degli approvvigionamenti idrici dal Nilo, non c'è incubo peggiore del vedere quel corso d'acqua, che attraversa il Paese da sud a nord, ridotto a un fiumiciattolo. Colpa della ciclopica diga, eretta alcune migliaia di km più a sud dall'Etiopia (nella foto, il bacino visto dal satellite). E ora è alta tensione tra l'Etiopia e i due Paesi a valle del Nilo: Sudan ed Egitto. — a pag. 10

PANORAMA

MERCATI

In Borsa tornano i dividendi
Piazza Affari batte Wall Street

Nel 2021 tornano i dividendi, dopo il difficile 2020 del lockdown in cui sono state bloccate le cedole. Piazza Affari paga il doppio di Wall Street: il rendimento percentuale delle Blue Chip è del 3,11%, quello del S&P 500 è dell'1,5%. A Milano quest'anno l'85% delle società con maggiore capitalizzazione, che fanno parte del Ftse Mib, elargiranno una cedola agli azionisti. Si parte da aprile.

— a pag. 20

DOPO LA PANDEMIA

PARTE LA SFIDA PER UNA ECONOMIA SOSTENIBILE

di Padre Enzo Fortunato

— a pagina 3

NOMINE

Saipem, Merlo presidente e Caio nuovo ad

Nella lista congiunta Eni e Cdp Industria per l'assemblea degli azionisti di Saipem del prossimo 30 aprile vengono candidati Silva Merlo, come presidente del cda del gruppo e Francesco Caio come ad.

— a pagina 22

Food 24



Italia leader Ue Per i distributori automatici inizia l'era delle app

Luisanna Benfatto — a pag. 18

Motori 24

Test drive Ferrari Portofino M, confortevole come una gran turismo

Mario Cianflone — a pag. 16

24+ ilsol24ore.com

Dichiarazioni 2021 Il modello 730 e il pericolo delle riduzioni agli sconti fiscali

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



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 3 aprile 2021
Anno LXXVII - Numero 92 - € 1,20
Sabato Santo

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

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

PARLA GIORGIA MELONI: GLI ERRORI DEL GOVERNO SU CHIUSURE E RISTORI

«Draghi sbaglia come Conte»

*I sostegni sono insufficienti
Non si salvano le imprese
rimborsando il 2% delle perdite*

*Prima di autorizzare ancora
uno scostamento di bilancio
vogliamo i dettagli delle spese*

*Il centrodestra può fare poco
Le chiavi della maggioranza
le hanno Pd e Cinquestelle*

Il Tempo di Osho

Grillini lecchini: tutti sul carro di Giuseppei



Storace a pagina 9

DI CARLANTONIO SOLIMENE

«L a ristorazione, il fiore all'occhiello della nostra economia, è diventata il campo espiatorio dell'incapacità del governo». È lapidaria, Giorgia Meloni, nello stroncare le mosse dell'esecutivo su ristori e chiusure. E al ministro Speranza, che invita (...)

Segue a pagina 3

L'editoriale

Perso altro tempo prezioso
I nuovi ristori saranno a luglio

DI FRANCO BECHIS

L'ultima volta che il consiglio dei ministri - allora guidato da Giuseppe Conte - pensò di mettere in moto la procedura per risarcire almeno in piccola parte agli esercenti i mancati incassi di tutta la stagione natalizia, fu il 14 gennaio scorso. (...)

Segue a pagina 2

Mezza Italia avrebbe valori da «giallo»

I dati dei contagi migliorano
ma il ministero non fa sconti

Martini a pagina 5

La regina del nuoto

Pellegrini infinita
Conquista le Olimpiadi
per la quinta volta



Ciccirelli a pagina 30

Da oggi tre giorni di mini lockdown, poi le misure più leggere. Ma a Roma casi in aumento
Da martedì il Lazio torna in zona arancione

Scuola, i voti degli studenti

Tanti professori bocciati
nella didattica a distanza

Conti a pagina 16

... Dopo il rosso di questi giorni, da martedì il Lazio tornerà arancione. Così ha deciso il governo dopo l'ultimo monitoraggio settimanale che ha registrato un indice di contagio Rt a 0,98. Ma nella Capitale crescono i contagi (boom a Torre Angela e Centocelle) e resta alta la pressione nel pronto soccorso.

Sbraga a pagina 14

In piazza San Pietro

La Via Crucis del Papa
con scout e ragazzi

Ribezzo a pagina 11

la **S** TORACIATA

Il Cts sta per dichiarare il nostro ministero della Difesa zona russa

PEGASO
Università Telematica

La distanza che ci unisce

“Dietro ogni problema c'è un'opportunità.” Galileo Galilei

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

Da oggi studi e sostieni gli esami online.

www.unipegaso.it 800.185.095

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo



Pensando alla vita che stiamo facendo, riflettendo sulla pandemia, viene forte il desiderio di vedere in televisione programmi che diano speranza per un domani prossimo. D'altra parte, chiusi i cinema, i teatri e i concerti, l'unica cosa che gli italiani vedono è la televisione, quindi proprio attraverso questo mezzo sarebbe importante trasferire fiducia nel futuro.

Rai Storia ha ricordato che il 28 marzo di 45 anni fa, è nato, su Raidue, il programma "L'altra domenica", condotto da Renzo Arbore con intorno tutti i personaggi abbastanza indimenticabili. (...)

Segue a pagina 26

Sabato 3 Aprile 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 78 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



Tutti gli ultraottantenni vaccinati in Irlanda, Svezia, Finlandia, Portogallo e Malta. In Italia solo il 57%
Emilio Giovèntù a pag. 7



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO
Puggiani a pag. 36

In arrivo altri 30 mld di aiuti

Indennizzi più selettivi, moratoria mutui fino a dicembre, altra proroga degli sfratti ma con indennizzi ai locatori più fragili. E riforma della riscossione

Hartelli a pag. 23

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Blockchain (catena di blocchi) è, secondo Treccani o Wikipedia, una struttura di dati condivisa e immutabile. È definita, anche, come un registro digitale le cui voci sono raggruppate in blocchi, concatenati in ordine cronologico, e la cui integrità è garantita dall'uso della crittografia. Sebbene la sua dimensione sia destinata a crescere nel tempo, è immutabile in quanto, di norma, il suo contenuto una volta scritto non è più né modificabile né eliminabile, a meno di non invalidare l'intera struttura.

Criptovalute o criptomonete rappresentano un valore, in forma digitale, basato sulla crittografia. Le criptomonete o criptomonete utilizzano la blockchain o reti distribuite, i cui nodi risultano costituiti da computer di utenti, situati potenzialmente in tutto il globo.

Ecco, nell'uovo di Pasqua, potrebbero esserci anche
continua a pag. 2



MARTEDÌ IN EDICOLA

AI LETTORI

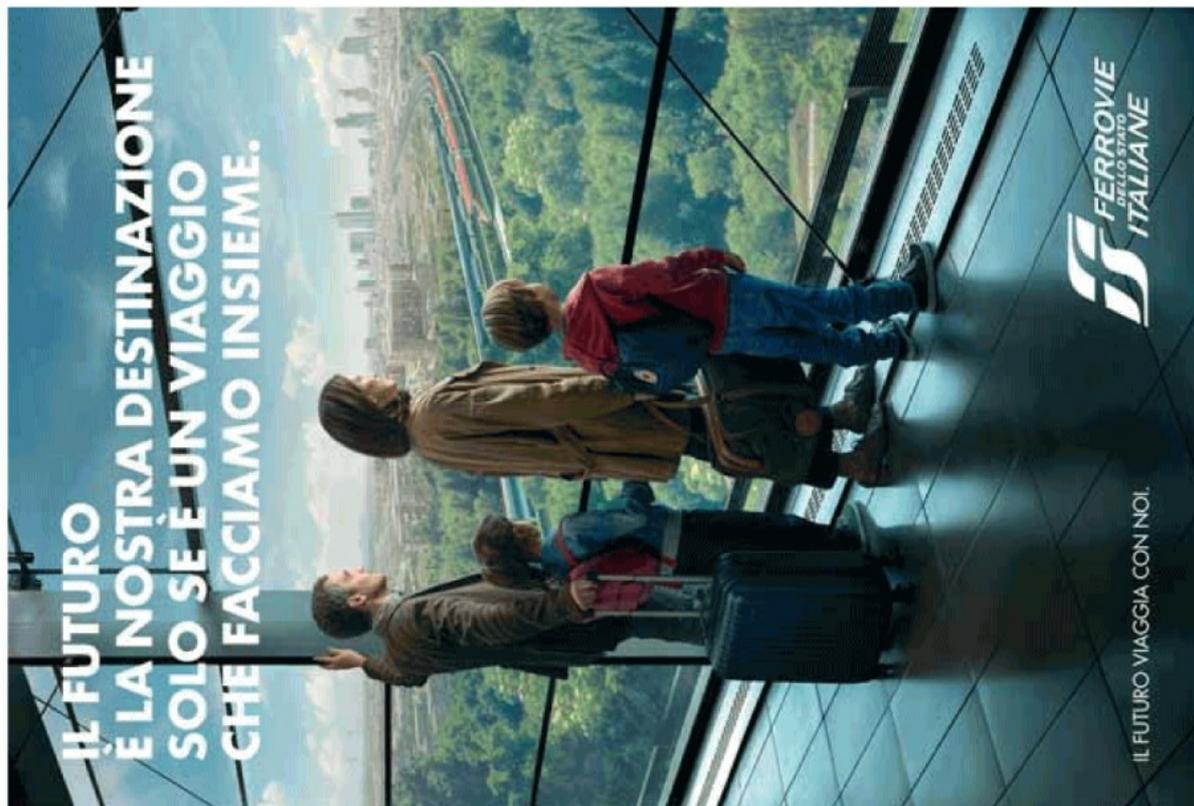
ItaliaOggi Sette sarà in edicola da martedì 6 aprile. Il quotidiano tornerà in edicola mercoledì 7 aprile

Guzzetta: il proporzionale è un pessimo rimedio
Ricciardi a pag. 7

PASQUA 2021

DIRITTO & ROVESCIO

Roberto Risi, leghista, fu coinvolto nel 2012 nell'inchiesta «spese passivo» nella Regione Liguria. Sommerso dal fango non può candidarsi alla presidenza della Regione. Condannato in primo grado a 3 anni e 5 mesi, nel maggio del 2019, Risi deve dimettersi da vice-ministro alle Infrastrutture. Sul capo gli pesano anche la richiesta di «interdizione perpetua dai pubblici uffici». Adesso la Corte di appello di Genova lo ha assolto perché «il fatto non sussiste». Il nome di Risi si aggiunge quindi alle liste degli estrinseci, e sono: Antonio Rinaldi, Filippo Penati, Roberto Cota, Francesco Storace, Leopoldo Di Girolamo, Pietro Vignali, Clemente Mastella, Stefano Graziano, Nicola Cosentino, Maurizio Lupi, Vasco Errani, Raffaello Paita, Esterio Montina, Ciriaco De Mita, Graziano Ciani, Roberto Maroni, Salvatore Margiotta, Ignazio Marino, Raffaele Pitta, Ruggie Suda, Riccardo Molinari, Renato Schifani. La lista di Luigi Amicone è incompleta e soprattutto in continuo aggiornamento. Di questo passo solo un vero bandito potrà essere indotto a candidarsi.



* Esclusamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50. Con il distributore del lunedì 2021 a €1,00 in più. Con il mensile del superbonus a €1,00 in più. Con la riforma della quota a €1,00 in più.

LA NAZIONE

SABATO 3 aprile 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Toscana, chiusure last minute tra le proteste

I maestri di danza tra i vaccinati del personale scolastico
Olivelli e Ciardi nel Fascicolo Regionale



Livorno, un'anziana sola

Le tolgono la luce Senza respiratore rischia la vita
Dolciotti a pagina 13

ristora
INSTANT DRINKS

Il lockdown non ferma l'esodo di Pasqua

Ieri tre milioni di vetture in autostrada, il 60% in più che nello stesso periodo del 2020 durante le prime restrizioni. Da martedì Veneto, Marche e Trento in arancione. Pranzi, passeggiate, amici: cosa si può fare nel weekend festivo

Servizi
da p. 3 a p. 6

Tra affinità e obiettivi comuni

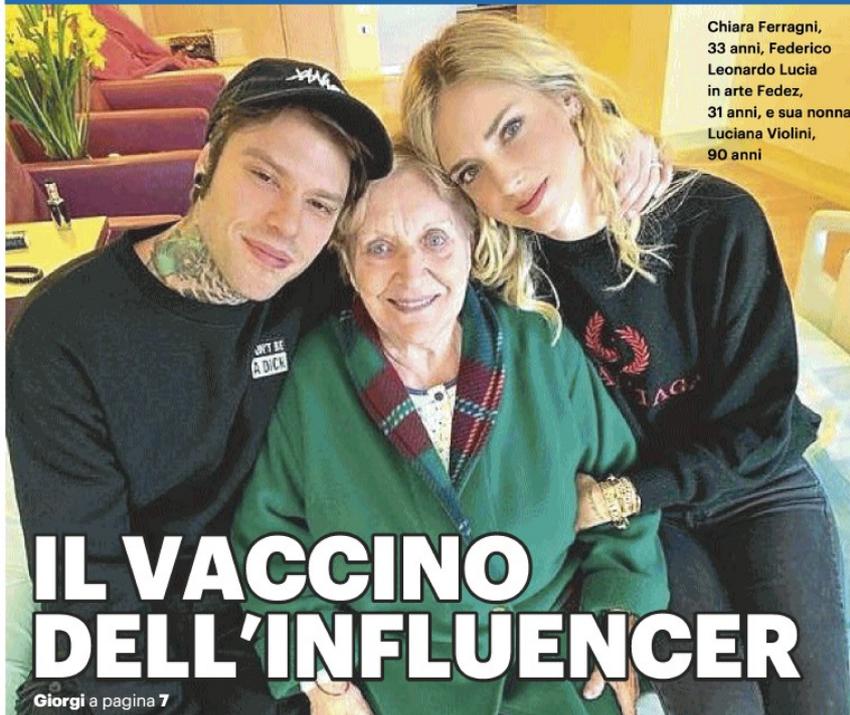
Letta e Conte uniti dal destino Devono allearsi

di Bruno Vespa

Due cinquantenni quasi coetanei (54 anni Enrico Letta, 56 Giuseppe Conte), entrambi ex presidenti del Consiglio, entrambi estromessi dal governo quando non se lo aspettavano, entrambi chiamati alla guida dei loro partiti in un momento di crisi e di confusione, hanno il compito di costruire una difficile alleanza vincente per elezioni politiche che potrebbero tenersi già tra un anno. Pur avendo un obiettivo comune, Letta ha ribaltato la strategia di Zingaretti. A torto o a ragione, l'ex segretario era visto come succube del M5s. È stato Renzi a dover chiedere un rimpasto robusto del Conte II e a mettere in discussione un Recovery Plan gestito in maniera quasi autarchica da palazzo Chigi.

Continua a pagina 2

«LA NONNA 90ENNE DI FEDEZ CONVOCATA SOLO DOPO IL MIO POST» FERRAGNI SCREDITA IL SISTEMA LOMBARDO. FONTANA: NESSUN FAVORE



Chiara Ferragni, 33 anni, Federico Leonardo Lucia in arte Fedez, 31 anni, e sua nonna, Luciana Violini, 90 anni

IL VACCINO DELL'INFLUENCER

Giorgi a pagina 7

DALLE CITTÀ

Firenze

Nuova ordinanza sui negozi chiusi Caos e polemiche

Servizi nel Regionale e in Cronaca

Firenze

Altri licenziamenti negli alberghi La Cgil attacca

Pieraccini in Cronaca

Firenze

Morte di Astori La procura chiede di condannare il medico sportivo

Brogioni nel Regionale e in Cronaca



I settant'anni del cantautore dell'Italia siamo noi

E qualcosa rimane... L'arte di De Gregori

Di Clemente a pagina 23



Conquista il pass per Tokyo, lacrime di gioia

Pellegrini nella storia Sì alla quinta Olimpiade

Turrini nel QS

PROVA

CON VITAMINA C, VITAMINA D E ZINCO.

SUSTENIUM
Bioritmo3
Multivitaminico 3

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

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

A. MESARISE



la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 79

Sabato 3 aprile 2021

D

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

L'Italia è più povera

Il conto della pandemia secondo Istat. Giù del 40% i consumi a Pasqua, i giovani lavoratori esclusi dai sostegni. Diminuisce di un altro 1,8% il reddito delle famiglie, sale al 52% la pressione fiscale. Crolla la fiducia nel futuro

Virus, salgono i ricoveri. Tutte le Regioni in rosso fino a martedì

Il commento

Il confine tra salute e lavoro

di **Michele Ainis**

È caduta, per lo più, sotto silenzio. Eppure la norma appena timbrata dal governo sul vaccino obbligatorio introduce un inedito costituzionale.

● a pagina 26

Per Pasqua gli italiani spenderanno il 40% in meno rispetto al 2019, quando la pandemia di Covid ancora non c'era. Negli ultimi tre mesi del 2020 le famiglie si sono ritrovate con un reddito inferiore dell'1,8% rispetto ai tre mesi precedenti. Lo certifica l'Istat. I lavoratori più giovani restano esclusi dai sostegni. Intanto, calano i nuovi contagi da coronavirus ma aumentano i ricoveri. Regioni in zona rossa fino a martedì.

di **Bocci, Conte, Dusi, Giannioli Liso, Manna, Petrini, Varesi Vecchio e Ziniti**

● da pagina 2 a pagina 9

Politica

Cade il tabù anche per i 5S Sì al due per mille al partito

L'analisi

Letta e Conte Un cantiere comune

di **Francesco Bei**

Il governo Draghi di unità nazionale ha messo in "pausa" la normale dialettica politica.

● a pagina 27

Nel Movimento 5 stelle si fa strada l'abolizione dell'ultimo tabù, dopo i tanti già infranti. Finora, il M5S non accettava contributi pubblici, neanche il 2 per mille rimasto a tutte le formazioni politiche dopo le riforme degli ultimi anni. E dai privati era pronto a ricevere solo microdonazioni, per potersi dire impermeabile alle lobby. Nelle ultime settimane, però, ai vertici si sono sentiti ragionamenti diversi. Perché strutturarsi a livello territoriale avrà un costo.

di **Cuzzocrea e Lauria**

● a pagina 12

Altan

I RUSSI CI SPIANO!
NON MONTIAMOCI LA TESTA.



La spia di Mosca e quei rapporti con gli amici della Lega

di **Bulfon, Di Feo, Foschini, Ossino e Tonacchi**

● alle pagine 14 e 15

Mappamondi

Nel deserto libico dove il muro russo difende i pozzi di Haftar

dal nostro inviato

Vincenzo Nigro

● a pagina 16

Perché Draghi torna a Tripoli

di **Giampiero Massolo**

A giorni, la visita del premier Draghi in Libia. Piattaforma dell'espansionismo mediterraneo di Ankara e di Mosca, interessate a indebolire i protagonisti europei.

● a pagina 26

Le idee

Pasqua, la vita oltre la Legge

di **Massimo Recalcati**

Il mistero della Pasqua cristiana coincide con l'evento della resurrezione di Cristo. Dobbiamo sottolineare la parola evento perché la resurrezione non vuole essere una figura parabolico-metaforica, ma un'esperienza effettiva, un evento reale.

● a pagina 29

Il buon governo ci salverà dal Covid

di **Ian McEwan**

Se si riusciranno a tracciare e isolare le nuove varianti e la gente supporterà il lockdown, se si scongiurerà il nazionalismo dei vaccini e si immunizzeranno le nazioni a basso reddito, potremo forse entrare nell'atto finale della tragedia Covid. Sono molti "se".

● alle pagine 30 e 31

PLASTIC-PUGLIA value for water
Irrigation Systems ITALY since 1957

AQUATAPE Aquadrop AquaPress GOLD-DRIP

SISTEMI PER L'IRRIGAZIONE A GOCCIA

Olimpiade e Atp Miami

Eterna Pellegrini Sogno Sinner Un giorno speciale

di **Cito, Crosetti e Rossi**

● alle pagine 36 e 37

In edicola



Robinson e gli eroi
In regalo la poesia di Rimbaud

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

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

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

con *Storie di Montagna* € 12,40

NZ

Lo spionaggio Parla l'ufficiale Biot "Ai russi ho dato solo carte inutili"



L'intervista Lo 007 sovietico negli Usa "Voi italiani siete aperti e parlate molto"

Il derby Juve, zona Champions a rischio Il Toro deve scacciare l'incubo della B

FRANCESCO GRIGNETTI E FRANCESCA SFORZA - PP. 6-7

FRANCESCO SEMPRINI - P. 7

BARILLA, BUCCHIERI E ODDENINO - PP. 26-27



LA STAMPA

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

SABATO 3 APRILE 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) ■ ANNO 155 ■ N. 92 ■ IN ITALIA ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE ED. L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1, COMMA 1, DCB - TO ■ www.lastampa.it



OGGI IN EDICOLA

FIORI SOPRA L'INFERNO DI ILARIA TUTTI

STORIE DI MONTAGNA

MUORE AGENTE, KILLER UCCISO

Un'auto attacca il Campidoglio ritorna la paura a Washington



L'auto dell'assaltore

PAOLO MASTROLILLI INVIATO A NEW YORK

Di nuovo sotto attacco il Congresso Usa. Anche se stavolta i sospetti ricadono su un giovane nero, Noah Green, seguace della Nation of Islam. L'incubo si è ripetuto a tre mesi dall'assalto del 6 gennaio, quando un uomo si è scagliato con l'auto all'ingresso di Capitol Hill. Ha ucciso un poliziotto ed è stato ammazzato. - P. 14

L'ANALISI

IL FANTASMA DI CAPITOL HILL

GIANNI RIOTTA

L'attacco al Campidoglio di Washington del Venerdì Santo, costato la vita al poliziotto veterano Billy Evans e allo stesso attentatore, con un altro agente della Capitol Police ferito, rimette l'America davanti al sangue, dove era finita durante il tentativo di golpe dell'Epifania. Allora caddero cinque persone, tra cui il poliziotto Brian Sicknick, nei giorni a seguire altri due membri della Capitol Police si suicidarono, lasciando il Paese attonito per le immagini dei militanti dell'ex presidente Donald Trump a saccheggiare il Parlamento. - P. 15

FRA 50 GIORNI IMMUNIZZAZIONE SENZA LIMITI DI ETÀ. POLEMICA SUL COMMISSARIO TORINESE AL MARE

Scatta la Pasqua in rosso Vaccino per tutti da maggio

Record di iniezioni, 300 mila in 24 ore. Nove Regioni in rosso sino al 20 aprile

Il governo vuole togliere le fasce di età nella somministrazione dei vaccini. Fino a metà maggio precedenza agli over 70, poi sarà possibile, come prevede il piano di Figliuolo, «immunizzare chiunque si presenti davanti ai centri disseminati sul territorio». Record di iniezioni: trecentomila in 24 ore. Pasqua blindata, nove le Regioni in rosso. SERVIZI - PP. 2-5

LA POLITICA

Letta vede Di Maio il nodo resta Roma

ALESSANDRO DI MATTEO

Nonostante i problemi a Roma e Torino, Enrico Letta va avanti nella sua opera di tessitura con i Cinque Stelle. - P. 8

IL COMMENTO

GIUSEPPI 5 STELLE "MA ANCHE" LA DC

MASSIMILIANO PANARARI

C'era una volta il «ma-anchismo». Quello che Maurizio Crozza illustrava beffardamente come l'essenza del veltronismo. - P. 18

LA MEGLIO GIOVENTÙ

Pellegrini più forte del tempo Quinta Olimpiade, poi le lacrime



GIULIA ZONCA

C'è una firma precisa sui risultati importanti di Federica Pellegrini e la qualificazione alla quinta Olimpiade rientra in pieno nel catalogo. E una griffe incisa sui tempi, un modo di vincere che si porta dietro una spremuta di tensioni. - P. 29

Sinner, grande rimonta a Miami Vince da fenomeno e vola in finale



STEFANO SEMERARO

Illuminiamoci di Sinner, senza più se e senza più ma, perché il ragazzo ormai brilla come pochi e stupisce come nessuno. Alex Bublik dopo i quarti l'ha chiamato robot, chiedendosi se fosse umano un adolescente capace di giocare con tanta freddezza i punti che contano. - P. 28

I DIRITTI

OMOFOBIA, L'ODIO NON È LIBERTÀ

WILLIE PEYOTE

Ideologiche. Inutili. Divisive. Così il senatore Pilon ha definito l'insieme di norme contenute nel ddl Zan, «determinante per la libertà, già duramente messa alla prova dalle restrizioni per il Covid». So che ormai nessuno fa più molto caso alle parole e al loro significato, ma è incredibile come tre semplici aggettivi in fila possano creare un mondo comunicativo ben preciso. - P. 10 ALLIWA - P. 10



LA TESTIMONIANZA

IMALATI DI MENTE PERDUTI NEL VIRUS

ALBA PARIETTI

Rimangono là, nell'angolo più nascosto del mondo. Dove sono sempre stati, anche quando, in teoria, avremmo potuto andare a cercarli per abbracciarli. Non lo facevamo. Oggi che la pandemia ha insinuato la distanza, anche tra noi normali, i matti rischiano di allontanarsi ancora di più. - P. 21



TUTTOLIBRI

CESARE PAVESE FALSO MISOGINO

NADIA TERRANOVA

I giorni, le ore, i minuti. «Non credere alle soluzioni, alle decisioni, alle grandi crisi; credi ai giorni, alle ore, ai minuti» scrive Cesare Pavese a Bianca Garufi il 21 ottobre 1945. Bianca è la Leucò dei dialoghi a lei ispirati e dedicati; è la coautrice di Fuoco grande; Bianca, in uno dei suoi molti visi, compare anche nel Mestiere di vivere. IN TUTTOLIBRI



BUONGIORNO

Così, dopo il Rinascimento saudita di Matteo Renzi, ecco il Rinascimento sovranista di Matteo Salvini, ma non è il rinascimento di una moda, Giorgio Meloni vede le radici di un affondare nel Rinascimento, abbiamo supposto il Rinascimento napoletano con Antonio Bassolino ma, ne sono certo, non ricorderete il Rinascimento ancoratano annunciato dal Ds, forse invece ricorderete il Rinascimento milanese di Giuseppe Sala, e magari ricorderete il Rinascimento, il partito di Vittorio Sgarbi, preceduto da Rinascimento italiano di un certo Mariano Dini, rivale di un po' truffaldino di Rinascimento italiano di Lamberto Dini, e ci fu un Rinascimento della Rai promosso dall'allora direttore generale Flavio Cattaneo, secondo Antonio Di Pietro c'era un Rinascimento intrinseco in Romano Prodi, non scordiamo il Rinascimento lombardo intu-

Il lieto evento

MATTIA FELTRI

to da Roberto Formigoni, il Rinascimento della sinistra con Walter Veltroni alla testa del Pd, e comunque di sicuro serve un nuovo Rinascimento, proclamò Gianfranco Fini, ma stava già arrivando un nuovo Rinascimento nelle previsioni di Mario Monti, se non che era sul corpo di Monti che, per Laura Puppato (altro vuoto di memoria?), il Rinascimento doveva passare, e intanto Angelino Alfano progettava il Rinascimento azzurro, e anticipò il Rinascimento leghista con Bobo Maroni, il Ponte sullo Stretto era il nuovo Rinascimento per Forza Italia, il reddito di cittadinanza era il nuovo Rinascimento per Beppe Grillo, peraltro premesso dal nuovo Rinascimento del VaffaDay e introdotto dal simbolo paleogrippo Per un Nuovo Rinascimento, e nella vana attesa del lieto evento sembrano tutti il Mago Do Nascimento.

www.prosciuttocrudodicuneo.it

D.O.P. CRUDO DI CUNEO

REGOLAMENTO

REG. 1142/01 - Fondo Comunitario per lo Sviluppo Rurale - Programma Nazionale 2000-2006 - Asse II - Azione 2.1.1 - Sviluppo rurale - Misure di Sviluppo Rurale - Sviluppo Rurale - D.O.P. - Prodotto di Qualità - Prodotto di Qualità - Prodotto di Qualità

SIBONA LA GRAPPA DI BAROLO

WWW.DISTILLERIASIBONA.IT



Ue, tasse e demanio La difesa dell'Italia

Roma. Come era stato preannunciato, le autorità di sistema portuali italiane (**Adsp**) hanno impugnato e depositato presso il Tribunale dell'Unione europea un ricorso contro la decisione della Commissione europea di riformare l'erario delle entrate portuali includendo l'assoggettamento all'imposta sul reddito delle società, costituendo un aiuto di Stato. Il ricorso è stato presentato dagli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego. Nel corso di una conferenza stampa il presidente di **Assoport**, Daniele Rossi, insieme al presidente dell'**Adsp** dell'Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e al presidente dell'**Adsp** della Sardegna, Massimo Deiana, hanno illustrato il contenuto del ricorso. In poche parole, secondo l'Italia c'è un'errata interpretazione della natura delle attività delle autorità di sistema portuale, le quali riscuotono i canoni di concessioni per conto dello Stato. Entrando nel dettaglio, secondo il ricorso ci sono una serie di errori di valutazione che prefigurano un apparente aiuto di Stato. L'errore più evidente commesso dalla Commissione è quello di ignorare la natura pubblicitistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano. In assenza di un'armonizzazione a livello dell'Unione, infatti, gli Stati membri hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance differenti. Diversamente da Francia, Belgio e Olanda - che hanno ricevuto negli scorsi anni una decisione simile alla quale si sono in qualche modo allineati - l'Italia ha riservato alla mano pubblica ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni; l'amministrazione del demanio, riservata alle autorità di sistema portuale; la riscossione da parte delle **Adsp** dei canoni demaniali che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari che le **Adsp** semplicemente riscuotono.



ANALISI - Tassazione porti, Munari: «Fermare la slavina»- Zunarelli:«Piano B, prematuro»

Quali sono le condizioni giuridiche e politiche per vincere la battaglia dei porti italiani in Europa? Quali i possibili scenari? Quali le ripercussioni per il nostro Sistema portuale? Parlano gli esperti -

Lucia Nappi LIVORNO - Tassazione porti -Presunta violazione delle norme sugli aiuti di Stato è questa la decisione della Commissione Europea nei confronti dell'Italia. Decisione impugnata dalle Autorità di Sistema portuale, coordinate da **Assoport**, di fronte alla giustizia europea chiedendone l'annullamento. Quali sono le condizioni giuridiche e politiche per vincere la battaglia dei porti italiani in Europa? Quali i possibili scenari? Quali le ripercussioni per il nostro Sistema portuale? Sono le domande sulle quali hanno fatto chiarezza gli avvocati Francesco Munari -professore in Diritto internazionale, antitrust e diritto dei porti, dei trasporti e della navigazione marittima e aerea, Stefano Zunarelli professore in Diritto dei trasporti e della navigazione e Davide Maresca professore in Aiuti di Stato, concorrenza e regolazione delle infrastrutture di trasporto. Gli avvocati Munari e Zunarelli conpongono il pool di di esperti (insieme a Gian Michele Roberti e Isabella Perego) a cui è stato affidato il ricorso dell'Italia al Tribunale dell'Unione Europea. Proponiamo questi interventi, quanto mai attuali, sebbene già trattati da Corriere marittimo, in occasione della conferenza digitale organizzata da Assiterminal, per il ventesimo anno dalla nascita. Un dibattito a più voci da cui è emersa una visione sostanzialmente omogenea, che ha tracciato i confini «le debolezze», «le sbagliate prospettive» e «gli errori» della decisione della Commissione Europea (4 dicembre 2020) - «Una posizione di cui lo Stato Italiano deve rispondere di fronte alla Corte di Giustizia di Lussemburgo» - spiega il prof. Munari, partendo dalla certezza che «dall'esito del contenzioso, nelle sedi giurisdizionali europee competenti a più livelli, dipende il futuro sistema portuale italiano» -infatti - «oggetto della decisione europea saranno non solo i canoni demaniali, ma anche tutte le altre tasse: quelle portuali, quelle sulle merci, qualunque tassa di scopo imposta, che non sia attività di impresa». La natura delle autorità portuali Così Munari: «una decisione sbagliata quella emanata dalla Commissione Europea già nella genesi» - spiega - «una formazione che è un'origine di template fatta in altri Stati membri, poi estesa ad altre situazioni» - «Sulla natura delle Autorità Portuali la Commissione fa un'errore di prospettiva» - «sono enti pubblici non economici, lo dice la legge, non esiste nessun precedente della Corte di Giustizia che lo nega» e le sentenze del passato lo confermano. Sull'esclusione della natura tributaria dei canoni demaniali e di tutte le tasse portuali, Munari dice - «La Commissione considera ingiusto che una amministrazione non paghi le tasse, ma non si rende conto che nessuna amministrazione italiana paga le tasse. Le Autorità portuali sono vere e proprie amministrazioni perchè fanno capo, a tutti gli effetti, al ministero dei Trasporti» - «Il fatto che debbano pagare le tasse è un principio del diritto tributario non accettabile» - Tanto che «le entrate delle Autorità portuali sono soggette a vincolo di destinazione, hanno regole stringenti determinate dalla loro natura». Le distorsioni sulla concorrenza «Secondo la Commissione sarebbero avvantaggiate le Autorità portuali rispetto ad altri, ma le amministrazioni dei porti non hanno nessun soggetto comparabile, nello stato di fatto e di diritto, perchè non c'è un ulteriore regime alternativo in Italia» - «Non ci sono porti privati che pagano le tasse in Italia». E ancora - «Le distorsioni sulla concorrenza sono inesistenti, le Autorità di Sistema portuale non concorrono con nessuno, non c'è un mercato del demanio su cui contendere perchè il demanio è tutto dello Stato. In Italia abbiamo un regime diverso da altri porti europei». Sui criteri del vantaggio economico il prof. Maresca dice: «le Autorità di Sistema portuale in Italia non hanno un vantaggio economico effettivo, l'ipotetica rilevanza del traffico prodotto nei



Corriere Marittimo

Primo Piano

terminal italiani, rispetto alla competizione dei terminal di altri Stati membri, non c'è collegamento tra il traffico prodotto e le autorità portuali, perchè in Italia sono i terminalisti a produrre il traffico e a trattarlo. Non le Autorità portuali». Quale sarà l'esito della battaglia giuridica? Il precedente della Francia Difficile fare dei pronostici, se Munari si dice certo di un esito positivo per l'Italia, Maresca si mostra «meno ottimista»-«il motivo è la recente sentenza europea nei confronti dello Stato francese» (2008, confermata nel 2013) e il peso che questa potrebbe avere sul giudizio dell'Italia: «Dovranno capire tutte le differenze» tra il nostro paese e la Francia che hanno sistemi portuali diversi. «Ma è evidente che il Tribunale dell'UE ha oggi un orientamento più vicino a quello della Commissione Europea. Però, non rappresenta l'ultimo grado di giudizio, perchè c'è anche la Corte di Giustizia, quindi, gli strumenti giuridici da utilizzare sono diversi». Così il prof. Zunarelli: «Certo non aiuta il precedente relativo alla Francia, Tuttavia è prematuro pensare ad un piano B». Zunarelli in quanto al possibile esito della vicenda giuridica non si sbilancia: «i pronostici sono sempre problematici»- «quella dello Stato Italiano è una posizione forte, le Autorità di Sistema portuale non possono essere ricondotte alla categoria delle imprese. Sono enti strumentali dello Stato, assoggettate ad un regime di indirizzo e controllo del ministero» - (MIMS) - «Non vi è distorsione della concorrenza» - «La Commissione ignora che le Autorità di Sistema portuale, per come sono strutturate nella legge italiana, sono riconducibili alle categorie dei soggetti che sono esentate dal pagamento dell'imposta sul reddito per le società» - Argomentazioni che occorrerà far valere con molta forza nelle sedi giurisdizionali europee. «Il paradosso è che se le entrate fossero dello Stato e questi le girasse alle Autorità di Sistema, le obiezioni della Commissione sarebbero superate. Ma è un'inutile appesantimento del sistema». Le responsabilità dei governi italiani Che i governi italiani abbiano forti responsabilità nella mancata gestione dei rapporti con Bruxelles - questione della tassazione porti inclusa - tutti gli esperti sono d'accordo. Zunarelli sottolinea la «mancanza di intervento da lungo tempo a questa parte» e spinge l'acceleratore sulla necessità di una verifica rispetto all'attività della Commissione europea: «Quando la Commissione elabora delle linee guida bisogna intervenire, vigilare e bloccare iniziative che possano essere contro produttori. In passato ci sono esempi in cui sono state lasciate passare enunciazioni di principio che, oggi, penalizzano molto i porti italiani». Sulla questione ribatte anche Munari: «L'errore commesso negli anni dallo Stato italiano» - «è di non essere mai riuscito a spiegare la natura dei porti italiani, diversa da quella dei porti degli altri Stati europei, ma diversa anche dalle altre infrastrutture nazionali (per esempio gli aeroporti)». Concessioni, semplificazione e l'attacco a ART Zunarelli entra a gamba tesa sul tema delle concessioni: «Il governa deve concentrare l'attenzione sulla necessità di alleggerire i procedimenti e, in generale, il regime dei rapporti concessori in ambito portuale. La semplificazione è esigenza che in campo portuale è particolarmente sentita. Per le concessioni, come per le opere portuali è necessario un intervento di semplificazione, alleggerimento e aggiornamento». L'attenzione si sposta su ART e su questo tema parte un affondo - «Eviterei ulteriori interventi di altri enti, ART compresa, di ulteriori appesantimenti delle norme e procedure in materia di concessione». Munari interviene a rincarare la dose: «ART c'entra poco con il sistema delle Autorità portuali che devono avere funzioni regolatorie. Non abbiamo bisogno di una autorità indipendente, abbiamo fin troppi soggetti che si ingeriscono nell'attività dei porti». CONCLUSIONI: La sessione si conclude con un monito lanciato dal professor Munari: «Oggi dobbiamo fermare una slavina che se cade addosso al sistema della portualità e della logistica italiana e lo può distruggere. Dobbiamo fare sistema e resistere su questi temi. Poi potremmo anche discutere di cambiare il sistema dei porti italiani» - «per il momento teniamoci il nostro sistema, che funziona ed è a rischio di entrare in un mondo di incertezza giuridica, con unico esito che gli investimenti sulle infrastrutture si dirigerebbero altrove».

Tassazione porti, ricorso al Tribunale dell'UE - Le Authority impugnano la "decisione errata"

ROMA - La Commissione Europea il 4 dicembre 2020 ha adottato la decisione di procedere contro l'Italia per presunta violazione delle norme sugli aiuti di Stato da parte delle nostre Autorità di Sistema Portuale. Le quali, sostiene l'Europa, sono imprese ma non pagano le tasse sul reddito per i canoni demaniali percepiti e, pertanto, ha richiesto al governo italiano di far pagare alle **AdSP** le tasse sull'attività d'impresa. Decisione contro la quale le 16 **AdSP** italiane, con il coordinamento di **Assoport**, hanno depositato il ricorso chiedendone l'annullamento di fronte al Tribunale dell'Unione Europea. Un ricorso affidato ad un pool di super esperti, gli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego. Il modello italiano di gestione dei porti che si basa sullo Stato deve essere difeso - è questa la visione nazionale, secondo cui - l'Europa non tiene di conto della particolarità del nostro modello di governance rispetto a quello del sistema europeo, da qui le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano. Secondo Bruxelles, invece, il mancato assoggettamento delle Authority all'imposta sul reddito delle società rappresenterebbe un aiuto di Stato incompatibile con le norme vigenti. MOTIVAZIONI E CONTENUTO DEL RICORSO Ad illustrare le motivazioni e il contenuto del ricorso, durante una conferenza stampa organizzata da **Assoport**, sono intervenuti: il presidente di **Assoport**, Daniele Rossi, il presidente dell'**AdSP** del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi e il presidente dell'**AdSP** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana « Un ricorso improntato sull'errata interpretazione della natura delle attività delle stesse **AdSP**, le quali riscuotono i canoni di concessioni per conto dello Stato» - specifica **Assoport**, Associazione dei Porti Italiani. «Secondo le ricorrenti la decisione impugnata è errata sotto molteplici profili e non è quindi vero che il regime di tassazione delle **AdSP** possa essere qualificato alla stregua di un aiuto di Stato. L'errore più evidente commesso dalla Commissione è quello di ignorare la natura pubblicistica del modello di organizzazione portuale scelto dal legislatore italiano. In assenza di un'armonizzazione a livello dell'Unione, infatti, gli Stati membri hanno organizzato il settore portuale secondo sistemi di governance molto differenti. Diversamente dagli altri Stati membri (Francia, Belgio e Olanda) a cui la Commissione ha inviato analoghe decisioni circa il regime di tassazione delle società per azioni che in tali Stati gestiscono commercialmente i porti arrivando talvolta a svolgere operazioni e servizi portuali l'Italia ha riservato alla mano pubblica, in modo coerente e sistematico, ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l'amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle **AdSP** territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **AdSP** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **AdSP**. Così, è viziata la decisione nella parte in cui pretende di qualificare le **AdSP** quali imprese al fine di chiederne l'assoggettamento all'imposta sul reddito delle società. La Commissione travisa il ruolo e le prerogative delle **AdSP** che, nell'ordinamento italiano, appartengono sotto il profilo organico e funzionale allo Stato. In quanto pubblica amministrazione, alle **AdSP** sono riconosciute le medesime prerogative che spettano alle altre entità infrastatali, come le Regioni o i Comuni, a cui lo Stato conferisce il compito di amministrare determinate aree territoriali. E infatti anche le Regioni e gli altri enti locali gestiscono i beni pubblici con le stesse modalità applicate dalle **AdSP**: ad esempio, l'accesso ai privati è permesso mediante concessione - e non con un contratto di locazione, come sostiene la Commissione - e a fronte della contestuale riscossione di una tassa per l'occupazione



Corriere Marittimo

Primo Piano

del bene pubblico, riscossa da tali enti territoriali. È dunque logico e coerente che **AdSP**, Regioni, Comuni e le altre entità infrastatali legate allo Stato da un rapporto organico e funzionale siano soggette al medesimo regime sotto il profilo dell'imposta delle società: e infatti, secondo la disciplina tributaria italiana, nessuno di questi soggetti è soggetto a IRES. Tali disposizioni riservano pertanto lo stesso regime giuridico a tutti i soggetti che si trovano in condizioni di fatto e di diritto fra loro comparabili. Pertanto, si conferma la natura non selettiva del regime di tassazione delle **AdSP**, che è esattamente lo stesso riservato agli altri soggetti pubblici. La decisione è quindi errata poiché vorrebbe invece equiparare le **AdSP** alle società piuttosto che agli altri enti pubblici appartenenti alla pubblica amministrazione. Alla luce del rapporto organico e funzionale con lo Stato, il mancato assoggettamento (fra l'altro) di **AdSP**, Regioni e Comuni all'imposta sul reddito delle società è, inoltre, espressione del principio generale per cui lo Stato non paga tasse. Altrettanto errata è quella parte della decisione in cui viene esclusa la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali riscosse dalle **AdSP** per conto dello Stato. Nella decisione, infatti, non viene riconosciuto che, nell'ordinamento italiano, i canoni demaniali (e, a maggiore ragione, le tasse portuali) non sono un corrispettivo di un'attività economica (inesistente), ma l'assolvimento di una tassa, il cui importo è fissato direttamente dalla legge secondo parametri fissi legati alla superficie dell'area concessa che viene pagata dal concessionario allo Stato proprietario del bene. Le **AdSP** si limitano a riscuotere tale imposta per conto dello Stato e, dunque, neppure ne negoziano l'ammontare con i soggetti interessati. Al riguardo, Corte di giustizia e Commissione hanno costantemente ritenuto che la presenza di un canone direttamente fissato dall'impresa che gestisce un'infrastruttura è condizione imprescindibile ai fini della sua qualificazione come impresa: soltanto se il corrispettivo è negoziato, infatti, si è in presenza di un'attività economica. Ciò non si verifica nel caso di specie. Infine, la natura tributaria dei canoni demaniali e delle tasse portuali è confermata dal fatto che sugli stessi non è dovuta l'IVA, in base al principio generale per cui non si pagano tasse sulle tasse. E per contro, in tutti gli Stati altri membri a cui la Commissione ha contestato l'esenzione dalla tassazione delle società commerciali che ivi gestiscono i porti, i corrispettivi che le stesse riscuotevano dall'utenza portuale erano, incoerentemente, soggetti a IVA. La misura fissa del canone per tutti gli aspiranti concessionari dimostra che le **AdSP** non possono modificare il prezzo dei beni che, secondo l'erronea impostazione della Commissione, esse offrirebbero sul mercato per incentivare soggetti terzi a utilizzare il porto che ricade sotto la loro competenza territoriale. Ciò conferma un ulteriore grave errore commesso dalla decisione impugnata: le regole in materia di aiuti di Stato si applicano soltanto nei settori aperti alla concorrenza che, infatti, deve essere pregiudicata dal presunto aiuto, a pena dell'inapplicabilità delle norme sugli aiuti. Poiché l'Italia si è invece riservata in esclusiva sia la proprietà sia l'amministrazione dei beni demaniali portuali, e quindi non ha aperto alla concorrenza il settore portuale, l'art. 107 TFUE non è applicabile alle **AdSP**, giacché con riguardo alle loro attività non esiste alcun mercato né concorrenza neppure potenziale. E infatti la Commissione non ha individuato alcuna impresa concorrente delle **AdSP**, né avrebbe potuto. Non essendoci un mercato, non possano esserci effetti distorsivi della concorrenza sullo stesso. Infine, è altrettanto errata quella parte della decisione impugnata in cui la Commissione ritiene che l'esenzione delle **AdSP** dall'imposta sul reddito delle società determinerebbe un onere finanziario a carico dello Stato. Infatti, le entrate delle **AdSP**, ivi incluse le tasse che esse riscuotono per conto dello Stato, sono soggette a vincolo di destinazione e sono finalizzate a permettere la realizzazione della missione istituzionale delle **AdSP**, i.e. l'amministrazione di una parte di territorio per conto dello Stato. Quanto ipoteticamente corrisposto a titolo di imposta sul reddito sarebbe pertanto compensato dallo Stato con maggiori contributi al funzionamento delle stesse **AdSP** che non possono cessare la loro attività amministrativa (al pari, ancora una volta, di Regioni e Comuni).

Stato e Porti, divergenze parallele?

di Marco Casale

Ma il Governo sostiene o no le Autorità di Sistema Portuali nel tentativo di far legittimamente valere le proprie ragioni e di opporre a Bruxelles una strenua resistenza alla decisione della Commissione di tassare i porti italiani? Tutte le rassicurazioni fornite ieri da **Assoport** in occasione della Conferenza Stampa nella quale sono stati illustrati i contenuti e le motivazioni del ricorso depositato presso il Tribunale dell' Unione Europea non hanno infatti pienamente fugato il dubbio. La domanda che un collega di Ship2shore, Andrea Moizo, ha rivolto indirettamente al direttore generale del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, Teresa Di Matteo, presente all' iniziativa, non ha avuto una risposta netta, chiara, da parte dei presenti. Certo - si dirà - difficilmente le **AdSP**, e con essa **Assoport**, avrebbero intrapreso questa strada senza il placet del Ministero competente. Ma nell' amministrazione si ragiona per atti, non per parole. Ed è un fatto che lo Stato non abbia deciso di impugnare la decisione di Bruxelles di imporre l' esclusione della natura tributaria dei canoni demaniali e di tutte le altre tasse portuali alle sedi Autorità di Sistema Portuali italiane. I termini per la presentazione del ricorso sono infatti scaduti il 15 febbraio scorso. Si è trattata di una distrazione ingenerata dalle fasi concitate della caduta del secondo Governo Conte? Può darsi, così come potrebbe anche darsi - ne abbiamo già scritto - che il ricorso alla Corte di Giustizia Europea in materia di tassazione dei porti sia stato scarificato sull' altare della trattativa avviata con la Commissione per l' approvazione del Piano Nazionale di Recupero e Resilienza. Non staremo a dilungarci sulle cause del fraintendimento. Quel che è certo è che le **AdSP** sono rimaste apparentemente sole. Il ricorso dei singoli porti non ha infatti nulla a che vedere con il ricorso che avrebbe potuto fare l' Italia. L' art. 263 TFUE consente a soggetti diversi dai destinatari dell' atto (lo Stato membro) di impugnare la decisione quando si è direttamente e individualmente interessati. Il relativo ricorso della singola Autorità, quindi, può investire esclusivamente aspetti di suo interesse e un intervento adesivo dello Stato non è più possibile. Come è stato scritto in passato su queste colonne , non sono ammessi, infatti, gli interventi di soggetti che avrebbero potuto ricorrere nei termini. E lo Stato aveva tempo fino al 15 febbraio. Si tratta di una situazione confusa, che presta il fianco a letture plurime e dissonanti. Una situazione che già ieri sera è stata stigmatizzata dall' avvocato Maurizio Maresca, in un post pubblicato su Facebook: «Il governo accetta la decisione della Commissione in tema di aiuti e dalla stessa decisione è vincolato. Le autorità portuali, che giustamente non vogliono pagare le tasse, ma che sono anche enti pubblici non economici che operano sulla base degli indirizzi del Ministero, dissentono e impugnano». Maresca ricorda come sia già successo in passato che una impresa (anche a controllo pubblico) non avesse condiviso la decisione del suo Governo che aveva accettato un provvedimento in materia di concorrenza della Commissione europea «ma mai era accaduto che la divergenza si ponesse fra tutte le amministrazioni pubbliche coinvolte ed il loro Ministero di riferimento». «Specie in un momento in cui la cooperazione fra governo italiano e Commissione europea è essenziale, una posizione unitaria, ed ispirata alla leale cooperazione, sarebbe preferibile. Anche perché la materia è molto discutibile alla luce dei provvedimenti della giurisprudenza e dell' Agcm» ha concluso Maresca.

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo | Menu in



Porti Spa, silenzio assenso del Governo?

di Marco Casale

«Penso che sia giunta l'ora che qualcuno ci spieghi meglio come stiano le cose e che ci dica la verità». Sentito da Port News, Gaudenzio Parenti, consulente giuridico portuale ed esperto del settore, non nasconde la propria perplessità per il fatto che a ricorrere contro la Commissione siano state soltanto le **AdSP** e non lo Stato centrale. Come era stato preannunciato, le Port Authority italiane, con il coordinamento di **Assoportiti**, hanno depositato presso il Tribunale dell'Unione Europea un ricorso chiedendo l'annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020, con la quale è stato imposto all'Italia di modificare il regime fiscale applicabile alle **AdSP**. Secondo la Commissione il loro mancato assoggettamento all'imposta sul reddito delle società rappresenterebbe un aiuto di Stato incompatibile con le norme vigenti. «Ho sempre ritenuto la Decisione della Commissione EU nel procedimento SA. 38399 assolutamente criticabile sotto molteplici profili - afferma Parenti - le **AdSP** sono, ex lege, gli Enti pubblico non economici a rilevanza nazionale che appartengono funzionalmente e organicamente allo Stato centrale. Questa questione, secondo il mio modesto parere, va al di là dell'ambito prettamente portuale, poiché mette in dubbio il nostro modello di organizzazione dello Stato quando invece, secondo le normative europee, la stessa deve rimanere appannaggio dell'autonomia degli stessi Stati membri». Bene hanno fatto, dunque, le Autorità Portuali a fare causa all'UE: «Ritengo il ricorso un capolavoro giuridico, che ribatte puntualmente ed esaurientemente le errate conclusioni della Decisione. Il pool legale composto da Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego, è quanto di meglio le nostre **AdSP** potessero mettere in campo. Continuo però a ritenere un gravissimo errore il fatto che lo Stato non abbia fatto causa a Bruxelles nei termini previsti, entro il 15 febbraio». Per Parenti si tratta di una scelta che palesa «una grave discrasia e soprattutto lascia sottintendere che una certa politica istituzionale e burocratica, al di là delle frasi di circostanza e di facciata, abbia sempre avallato la Commissione per addivenire ad uno stravolgimento dell'attuale assetto giuridico portuale italiano». L'esperto ne è convinto: «Nessuno mi toglie dalla testa l'idea che più di qualcuno voglia utilizzare il mancato ricorso dello Stato come una clava da utilizzare in futuro nel caso in cui l'impugnazione delle **AdSP** dovesse essere respinta dal Giudice. L'obiettivo? Stravolgere se non addirittura abrogare la legge 28 gennaio 1994, n. 84. Approfittare di questo procedimento per giustificare l'eventuale futura trasformazione delle Autorità di Sistema Portuale, da Ente Pubblico non economico a Società per Azioni a preminente partecipazione pubblica. Il tutto prendendo come scusa una non meglio specificata e precisata efficienza amministrativo-gestionale». Una possibile trasformazione delle **AdSP** declinata sulla falsa riga del modello di governance del sistema aeroportuale italiano per Parenti sarebbe il peggiore dei mali: «Una riforma simile stravolgerebbe completamente il mercato del lavoro portuale poiché vi sarebbero difficoltà amministrativo-giuridiche nel procedere alle autorizzazioni ex art 16, 17 e 18 l.n. 84/94». Non solo: «Ci sarebbero difficoltà giuridiche nella costituzione delle stesse Spa, poiché, ricordiamo, il demanio è inconfirabile e inalienabile per natura ai sensi dell'art 823 del Codice Civile. Quindi si dovrebbe attuare un'ultronea riforma dei beni pubblici demaniali che potrebbe aprire a una inquietante privatizzazione degli stessi». Al consulente giuridico la trasformazione degli enti di governo dei porti in Società per Azioni stride come il gesso sulla lavagna:

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo | Menu in



Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo | Menu in

PORT NEWS
Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

2 Aprile 2021 — Interviste
Colloquio con Gaudenzio Parenti
Porti Spa, silenzio assenso del Governo?
di Marco Casale

«Penso che sia giunta l'ora che qualcuno ci spieghi meglio come stiano le cose e che ci dica la verità». Sentito da Port News, Gaudenzio Parenti, consulente giuridico portuale ed esperto del settore, non nasconde la propria perplessità per il fatto che a ricorrere contro la Commissione siano state soltanto le **AdSP** e non lo Stato centrale. Come era stato preannunciato, le Port Authority italiane, con il coordinamento di **Assoportiti**, hanno depositato presso il Tribunale dell'Unione Europea un ricorso chiedendo l'annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020, con la quale è stato imposto all'Italia di modificare il regime fiscale applicabile alle **AdSP**. Secondo la Commissione il loro mancato assoggettamento all'imposta sul reddito delle società rappresenterebbe un aiuto di Stato incompatibile con le norme vigenti. «Ho sempre ritenuto la Decisione della Commissione EU nel procedimento SA. 38399 assolutamente criticabile sotto molteplici profili - afferma Parenti - le **AdSP** sono, ex lege, gli Enti pubblico non economici a rilevanza nazionale che appartengono funzionalmente e organicamente allo Stato centrale. Questa questione, secondo il mio modesto parere, va al di là dell'ambito prettamente portuale, poiché mette in dubbio il nostro modello di organizzazione dello Stato quando invece, secondo le normative europee, la stessa deve rimanere appannaggio dell'autonomia degli stessi Stati membri». Bene hanno fatto, dunque, le Autorità Portuali a fare causa all'UE: «Ritengo il ricorso un capolavoro giuridico, che ribatte puntualmente ed esaurientemente le errate conclusioni della Decisione. Il pool legale composto da Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego, è quanto di meglio le nostre **AdSP** potessero mettere in campo. Continuo però a ritenere un gravissimo errore il fatto che lo Stato non abbia fatto causa a Bruxelles nei termini previsti, entro il 15 febbraio». Per Parenti si tratta di una scelta che palesa «una grave discrasia e soprattutto lascia sottintendere che una certa politica istituzionale e burocratica, al di là delle frasi di circostanza e di facciata, abbia sempre avallato la Commissione per addivenire ad uno stravolgimento dell'attuale assetto giuridico portuale italiano». L'esperto ne è convinto: «Nessuno mi toglie dalla testa l'idea che più di qualcuno voglia utilizzare il mancato ricorso dello Stato come una clava da utilizzare in futuro nel caso in cui l'impugnazione delle **AdSP** dovesse essere respinta dal Giudice. L'obiettivo? Stravolgere se non addirittura abrogare la legge 28 gennaio 1994, n. 84. Approfittare di questo procedimento per giustificare l'eventuale futura trasformazione delle Autorità di Sistema Portuale, da Ente Pubblico non economico a Società per Azioni a preminente partecipazione pubblica. Il tutto prendendo come scusa una non meglio specificata e precisata efficienza amministrativo-gestionale». Una possibile trasformazione delle **AdSP** declinata sulla falsa riga del modello di governance del sistema aeroportuale italiano per Parenti sarebbe il peggiore dei mali: «Una riforma simile stravolgerebbe completamente il mercato del lavoro portuale poiché vi sarebbero difficoltà amministrativo-giuridiche nel procedere alle autorizzazioni ex art 16, 17 e 18 l.n. 84/94». Non solo: «Ci sarebbero difficoltà giuridiche nella costituzione delle stesse Spa, poiché, ricordiamo, il demanio è inconfirabile e inalienabile per natura ai sensi dell'art 823 del Codice Civile. Quindi si dovrebbe attuare un'ultronea riforma dei beni pubblici demaniali che potrebbe aprire a una inquietante privatizzazione degli stessi». Al consulente giuridico la trasformazione degli enti di governo dei porti in Società per Azioni stride come il gesso sulla lavagna:

Una possibile trasformazione delle **AdSP** declinata sulla falsa riga del modello di governance del sistema aeroportuale italiano per Parenti sarebbe il peggiore dei mali: «Una riforma simile stravolgerebbe completamente il mercato del lavoro portuale poiché vi sarebbero difficoltà amministrativo-giuridiche nel procedere alle autorizzazioni ex art 16, 17 e 18 l.n. 84/94».

Come era stato preannunciato, le Port Authority italiane, con il coordinamento di

Ambiente
Autorità Portuali
Container
Coronavirus
Crociere
Demanio
Europa
Gigantismo navale
GNL
Infrastrutture
Innovazione tecnologica
Lavoro portuale
Logistica Portuale
Porto di Livorno
Porto di Pombino
Riforma portuale
Rifiuti
Servizi tecnici
Shipping
Storia di Livorno
Terminali portuali
Traffici

«Che cosa accadrebbe se andassero in deficit? Il conferimento di denaro da parte degli azionisti pubblici verrebbe configurato come Aiuto di Stato incompatibile ai sensi dell' art.107 TFUE. Il ricorso ai capitali privati diventerebbe allora una strada obbligata, con il rischio che i nostri porti, i nostro asset strategici



Port News

Primo Piano

nazionali più importanti finiscano nelle mani di fondi speculativi o società armatoriali. Il tutto a nocimento della tutela del lavoro nei porti». Può sembrare uno scenario abbastanza inquietante e futuribile «ma chi vive quotidianamente la portualità comincia seriamente ad avere timori sul futuro. Un futuro incerto in cui lo Stato potrebbe risultare assente in nome di una degenerata forma di concorrenza che si potrebbe concretizzare in una deregolamentazione selvaggia ad appannaggio di una grave e pericolosa liberalizzazione selvaggia». Secondo Parenti non resta altro da fare che confidare nel successo dell' iniziativa portata avanti da **Assoport** e dalle **AdSP**: «Dobbiamo avere fiducia e sperare nello straordinario ricorso redatto magistralmente dal nostro pool legale, confidando innanzitutto che i giudici europei vogliano concedere l' eventuale sospensiva delle disposizioni della Decisione altrimenti a breve andremo incontro a sanzioni che peseranno notevolmente sui bilanci delle **AdSP** con effetti dell' interesse generale di tutti i sistemi portuali nazionali e magari a beneficio di chi vorrebbe prenderla come scusa per aprire ad un stravolgimento della Legge speciale portuale». In gioco non c' è solo l' attuale assetto giuridico portuale ma il ruolo stesso dello Stato: «In questo momento di crisi pandemica che stiamo vivendo, risulta quanto mai necessario un Governo che sappia regolare i processi dei mercati in maniera keynesiana, con lungimiranza ed equità. Solo uno Stato forte può scongiurare qualsiasi degenerata e deregolamentata forma di concorrenza ed evitare che i danni vengano pagati dai lavoratori a spese della collettività».

Depositato il ricorso presso il tribunale dell' Unione Europea

GAM EDITORI

2 aprile 2021 - Come era stato preannunciato, le **AdSP** italiane, con il coordinamento di **Assoport**, hanno depositato presso il Tribunale dell' Unione Europea un ricorso chiedendo l' annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020. La decisione ha imposto all' Italia di modificare il regime fiscale applicabile alle **AdSP**. Secondo la Commissione il loro mancato assoggettamento all' imposta sul reddito delle società rappresenterebbe un aiuto di Stato incompatibile con le norme vigenti. Il ricorso è stato presentato dagli avvocati Francesco Munari, Stefano Zunarelli, Gian Michele Roberti e Isabella Perego. Nel corso della Conferenza stampa di oggi, il Presidente di **Assoport**, Daniele Rossi unitamente al Presidente dell' **AdSP** del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi e il Presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana hanno illustrato le motivazioni e il contenuto del ricorso. Un ricorso, ricordiamo, improntato sull' errata interpretazione della natura delle attività delle stesse **AdSP**, le quali riscuotono i canoni di concessioni per conto dello Stato. Inoltriamo in allegato una nota esplicitiva di sintesi dei contenuti del ricorso depositato per pronta consultazione.



Tasse porti, ricorso di Assoporti all' Ue: "Non c'è aiuto di Stato"

GENOVA - I porti italiani, coordinati da **Assoporti**, hanno depositato lunedì il ricorso al Tribunale dell' Unione europea contro la decisione della Commissione Europea che ha imposto all' Italia di tassare le Autorità di sistema portuale e oggi spiegano le motivazioni, a partire da una considerazione: "L' attuale sistema non può essere considerato alla stregua di un aiuto di Stato". Il nodo è la natura pubblica delle **Adsp** che sono amministrazione pubblica, non imprese assoggettabili all' imposta sul reddito delle società e i canoni demaniali e le tasse portuali che incassano sono tributi. "L' Italia ha riservato alla mano pubblica ogni aspetto legato al settore portuale: la proprietà dei beni, appartenenti al demanio indisponibile dello Stato, l' amministrazione degli stessi, riservata in via esclusiva alle Autorità di sistema portuale territorialmente competenti, la riscossione da parte delle **Adsp** dei canoni demaniali da parte dei concessionari, che sono vere e proprie tasse pagate dai concessionari direttamente allo Stato e solo riscosse dalle **Adsp**" spiega **Assoporti**. "Abbiamo fatto chiarezza" sottolinea Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Adsp** del Mar Adriatico Meridionale illustrando le motivazioni del ricorso. "Non è una battaglia contro l' Europa" aggiunge il presidente dell' **Adsp** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, anche se ricorda che in caso di sconfitta ci sarà un ulteriore passaggio alla Corte di giustizia. "Abbiamo metaforicamente messo in campo le portaerei ma se evitiamo di sparare non dispiace a nessuno" - dice Rossi, presidente di **Assoporti** - Auspichiamo che questo provvedimento venga annullato e riconsiderato, ma qualunque soluzione non dovrà penalizzare l' operatività e la capacità delle autorità di continuare a fare il loro lavoro come braccio del ministero". E in ogni caso prima di cambiare assetto normativo del sistema portuale, di rivedere la riforma Delrio con un dibattito interno "dovremmo prima applicarla per intero, far funzionare la conferenza dei presidenti, emanare il regolamento concessioni e solo dopo riflettere se è richiesto un cambio di paradigma".



Il Piccolo

Trieste

Liverani: la Germania scommette su Trieste come nuovo avamposto sul Mediterraneo

Piercarlo Fiumanò Giovanni Liverani, 56 anni, è dal 2015 Ceo di Generali Deutschland, secondo gruppo assicurativo in Germania, che conta circa 14 miliardi di premi e oltre 9.000 dipendenti. La società tedesca del Leone è il primo investimento italiano in assoluto nel Paese.

Liverani siede anche nel Consiglio direttivo della Camera di commercio Italo-tedesca di Monaco di Baviera. Ingegnere del Politecnico di Milano, nel 1994 ha fondato Genertel, l'assicurazione online in Italia, e quest'anno festeggia 30 di vita professionale nel gruppo, dei quali sei trascorsi in Germania, dopo aver seguito 14 paesi.

Liverani, qual è l'impatto della pandemia in Germania?

«In Germania il lockdown è molto rigido anche se il ritmo dei contagi è inferiore a quello dell'Italia. Purtroppo anche qui il piano di vaccinazioni procede ancora a rilento. Gli oltre 9.000 dipendenti di Generali Deutschland operano in remote working dal marzo dello scorso anno. Solo il 5% del personale, impegnato in particolare nell'Information Technology e nella gestione degli immobili, lavora in sede.

Non abbiamo avuto un impatto sulla produttività che anzi è aumentata».

Cosa accadrà nel post-pandemia?

«Faremo diventare questo nuovo modo di lavorare strutturale coinvolgendo il 70% dei nostri uffici amministrativi. Ci sarà un risparmio importante sui costi di gestione e sui viaggi di lavoro. La nostra sarà così una compagnia molto più sostenibile anche sul piano ambientale. Lavoreremo così in modo flessibile da remoto.

Ma attenzione: le case dei nostri dipendenti non devono trasformarsi in un ufficio! Sarebbe un'occasione perduta».

Siete stati coinvolti nei piani di vaccinazione?

«Sì. Siamo pronti in tutte le nostre sedi per vaccinare prima i dipendenti e poi i loro familiari. Abbiamo già disponibili i medici e i frigoriferi speciali per la conservazione dei vaccini a -70 gradi, mancano solo le dosi e il via libera del governo federale».

Come è andato il 2020 di Generali Deutschland?

«Nonostante le sfide della pandemia è andato molto bene. Nel novembre 2018, alla presentazione del piano strategico insieme a Philippe Donnet, avevo promesso, per quanto riguarda la Germania, che saremmo diventati numeri uno nella crescita profittevole, nel ritorno sul capitale investito e nell'innovazione. Nel 2020, abbiamo registrato un utile netto record di 611 milioni euro (+16,5%) e un risultato operativo di 905 milioni (+8,7%) grazie alle ristrutturazioni degli ultimi anni, al rafforzamento della potenza distributiva con il conferimento dei nostri agenti nella Dvag, dove siamo soci insieme alla famiglia Pohl, e alla leadership nel canale diretto con Cosmos. Questa crescita degli utili insieme alla vendita del portafoglio garantito di Generali Leben ci ha consentito di far crescere il ritorno sul capitale investito dagli azionisti a ben il 32%, nonostante i tassi a zero. Alla casa madre abbiamo pagato un dividendo ordinario di 525 milioni che sommati alle rimesse di cassa del 2019, ha già superato in due



Il Piccolo

Trieste

anni l'obiettivo di 2,5 miliardi nel triennio del piano 2019-2021 presentato all' Investor Day. A fine piano prevedo che andremo ben oltre i 3 miliardi».

Avete molte risorse da investire. In tempi di pandemia la prevenzione sanitaria è cruciale. A cosa state pensando?

«É il momento di conquistare nuovi mercati e clienti attraverso l'innovazione tecnologica. L'ultima è Generali Vital Signs&Care, un' applicazione che misura con lo smartphone i parametri vitali tra cui la saturazione di ossigeno nel sangue. C'è poi Generali Vitality che incentiva stili di vita più salutari. La quota di polizze assicurative smart viaggia ormai sul 20-25% della nuova produzione».

Lei siede anche nel Consiglio direttivo della Camera di commercio Italo-tedesca di Monaco di Baviera. Secondo un rapporto dell' istituto di Norimberga l' economia tedesca subirà le conseguenze della pandemia almeno fino al 2025. Che ne pensa?

«Dopo una crescita di oltre 10 anni, l' economia tedesca strutturalmente molto solida soffre, come prevedibile, l' impatto di una recessione innescata dalla pandemia ma mostra una fortissima resilienza grazie all' elevata solidità della finanza pubblica. Ad esempio i ristoranti in Germania sono chiusi dal 15 dicembre ma ricevono regolarmente importanti ristori che compensano il danno economico. La pandemia ha messo in luce le fragilità dell' Europa e della stessa Germania che però sta prendendo le sue contromisure».

Come?

Ripensando profondamente il modello della catena produttiva. La Germania, dopo l' epoca delle delocalizzazioni verso l' Asia, anche a seguito delle guerre commerciali Usa-Cina e sulla scorta dell' esperienza fatta di recente nella produzione dei vaccini, sta seriamente valutando di riportare in Europa parte delle catene del valore. Questo può avvantaggiare molto l' industria italiana dove la qualità dei prodotti è molto elevata. I segnali già ci sono.

Il porto di Trieste ha stretto un' alleanza con il principale terminalista del porto di Amburgo (Hhla). É un altro segnale?

«Certamente. Questo accordo è un' opportunità eccezionale per l' economia triestina e di tutta la regione e si fonda anche su affinità di tipo economico e culturale. Sbaglia chi parla di "germanizzazione" del porto di Trieste che ha l' occasione di diventare il porto naturale della Baviera, cuore pulsante dell' economia europea con la sua industria a cui interessa una sbocco per le sue merci nel Mediterraneo. Siamo un Paese grande fornitore di prodotti, tecnologia, design e dobbiamo sfruttare questa opportunità perchè sul mercato tedesco si stanno riaprendo grandi possibilità per le forniture italiane. E Trieste diventa il terminal geopolitico di questa strategia. Questo accordo apre opportunità straordinarie di interscambio commerciale. Non dobbiamo farcele sfuggire. Tra Italia e Germania le parole chiave sono amicizia e collaborazione».

--RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

Mancano risorse e piani di recupero Trenino dimenticato in Porto vecchio

Dopo il lancio del 2016 oggi dorme tra erba alta e degrado A bloccarlo è pure la burocrazia. L'appello delle associazioni

MICOL BRUSAFERRO

Fermo tra erba alta, rifiuti ed edifici fatiscenti, ma bloccato anche da una burocrazia complessa e da diverse proprietà. Il trenino del Porto Vecchio resta parcheggiato, inutilizzato e parzialmente dimenticato all'interno dell'antico scalo, visibile dal parcheggio del Molo IV.

Con la sua motrice di un giallo acceso e con i vagoni colorati è difficile non notarlo, a pochi metri dalla recinzione, come nei giorni scorsi è successo a un lettore, che ha scritto alla nostra redazione. Per il momento non è atteso nessun intervento di recupero, e i convogli sono destinati a rimanere dove sono. Ma il sindaco Roberto Dipiazza non esclude che in futuro possa rimettersi in marcia. Alle spalle del trenino, diventato famoso soprattutto per aver portato triestini e turisti nel 2016 alla scoperta del Porto vecchio, anche durante la Barcolana, c'è una storia complicata e farraginosa. «Una motrice appartiene all' **Autorità portuale**, una al Museo ferroviario, mentre le due carrozze - spiega Leandro Steffè, presidente di Ferstoria - sono state acquistate dalla nostra associazione, con il contributo di diversi soci nel 2016, grazie a un' iniziativa collettiva. Ma non è stato mai stabilito e certificato un atto di proprietà, così come un' immatricolazione. Ci siamo occupati comunque di reperire i mezzi, che arrivavano dall' Austria, due carrozze di prima classe, adattate con tavolini, anche per un eventuale servizio ristorante, con una cinquantina di posti ciascuna, che facevano parte di una flotta privata di un' azienda, che aveva intrapreso la strada dei treni turistici a cavallo dei confini. Noi saremmo anche disponibili a gestire nuovamente tutto, ma ricordo che c' è anche un altro problema - aggiunge - il fatto che il Museo Ferroviario è passato alle Ferrovie, che andrebbero interpellate per un eventuale riutilizzo. Allora - ricorda - era stato fatto un ottimo gioco di squadra tra il Comune, con il sindaco Roberto Cosolini, l' **Autorità portuale** e le altre realtà coinvolte. Peccato non sia continuato». Secondo Steffè il ripristino non sarebbe difficile. «In termini pratici, - precisa - perché il treno non si trova in condizioni pessime, certo ha bisogno di manutenzione, ma soprattutto - puntualizza - servirebbero i binari, che in parte nel frattempo sono stati cementati. E ora non è possibile, ad esempio, effettuare il giro che il convoglio percorreva nel 2016. La speranza di poterlo vedere nuovamente in moto però c' è. E sarebbe anche un mezzo ecologico e sicuramente molto apprezzato dalla gente, come già successo anni fa». Marino Quaiat, dell' omonima ditta, che proprio nel 2016 si era occupato di fornire un supporto tecnico al trenino, ricorda i numeri registrati. «Oltre 14 mila persone in 8 weekend - spiega - era stato un grande successo. Erano venuti addirittura turisti giapponesi a vederlo ed erano entusiasti. Era già pronto il progetto per continuare a mantenerlo in funzione a impatto zero. Purtroppo poi non si è fatto nulla». Anche Antonella Caroli Palladini, presidente della sezione di Trieste di Italia Nostra, auspica che il mezzo non venga dimenticato, ma sottolinea come prima sia necessario valorizzare i binari.

«Perché vogliamo salvare la memoria storica dello scalo - evidenzia - che era, appunto, un porto ferroviario.

Mantenere almeno un binario sarebbe importante, anche se non sempre operativo. Poi magari si penserà al convoglio, che potrebbe diventare anche un punto informativo per li turisti, per le scolaresche o anche un locale,



considerando le carrozze ristoranti». Da parte dell' **Autorità portuale** per ora non è previsto alcun progetto ma «siamo interessati - commentano - a valorizzare la nostra locomotiva appena si potrà». E tra le varie considerazioni c'è chi chiama in causa spesso il sindaco Roberto Dipiazza



Il Piccolo

Trieste

e si chiede come mai non abbia continuato a mantenere in vita il mezzo.

«Finora era impossibile spendere ulteriori fondi per riutilizzarlo e non era funzionale - dice - ma in futuro si potrà sicuramente valutare. In questo momento - sottolinea - le priorità per il Porto Vecchio sono altre, serve ultimare gli accessi, le piste ciclabili e le strade, poi non escludo la possibilità di poterlo riattivare di nuovo, quando gli altri interventi saranno conclusi».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

la replica

«A nostra memoria non esistono risarcimenti simili»

MASSIMO GRECO

«A nostra memoria non sono mai avvenuti dei risarcimenti alle parti in sede di giudizio tavolare. Il respingimento anomalo delle intavolazioni in materia è inoltre già oggetto di nostre segnalazioni ad **autorità** di controllo superiori». Così risponde l'Iprftt, «ente provvisorio di rappresentanza del Tlt», che ha visto rifiutate le proprie richieste d'intavolazione dei vincoli del Trattato di Pace su alcuni immobili di proprietà del Comune, in particolare in Porto vecchio. Questi ultimi, sottolinea l'Iprftt «vengono inoltre utilizzati dal Comune in modo improprio, senza rispettare i vincoli di legge che lo obbligano a venderli versando il ricavato all' **Autorità Portuale**». Per l'associazione «l'amministrazione Dipiazza ha iniziato a usarli in proprio, e per questo oltre all'intavolazione di questo vincolo abbiamo avviato anche denunce penali ed erariali. Le segnalazioni ad **autorità** sovraordinate riguardano anche gli ambienti che hanno coperto queste violazioni, creando in materia a Trieste una situazione di pubblica illegalità. Le coperture non dureranno perciò a lungo». (be.mo.)

)



Il Piccolo

Trieste

A Muggia ci si interroga sul possibile sbarco di Danieli e Metinvest Maggioranza e minoranza concordi: «Serve il confronto col territorio»

Siderurgia alle Noghere La preoccupazione di Marzi e i dubbi dell' opposizione

LUIGI PUTIGNANO

Nonostante l' investimento siderurgico nella zona industriale delle Noghere, a Muggia, sia ancora in fase di valutazione da parte di Danieli e Metinvest, l' eco è stata enorme in riviera. «Pur comprendendo che indubbiamente i 400 posti di lavoro possono essere considerati una ricaduta più che positiva su tutto il territorio provinciale sul quale incombe una grave crisi occupazionale - ha dichiarato la sindaca, Laura Marzi - non posso che essere preoccupata.

Vi sono diverse incognite in termini di ricadute sul territorio che avrei sperato di poter affrontare con il presidente del **Porto** e del Coselag, Zeno D' Agostino, e mi auguro di poterlo fare nel più breve tempo possibile. Si tenga a mente che io sono chiamata, come sindaco, a fare l' interesse prima di tutto del territorio muggesano e dei cittadini». Per l' assessore alle Attività produttive, Francesco Bussani, «è evidente, dopo l' arrivo della Barilla, di Adria Port e delle ultime proposte al vaglio della Giunta regionale, che l' area sia uno snodo rilevantissimo per tutto il territorio, il cui sviluppo deve rappresentare una priorità per garantire l' aumento dei livelli occupazionali.

Servono piani organici nei quali siano valutate le esigenze infrastrutturali, la rideterminazione del sito inquinato regionale, le compensazioni pubbliche, le garanzie ambientali. Il coinvolgimento del Comune di Muggia è fondamentale come garanzia e rappresentanza delle istanze del territorio» .

Dall' opposizione si attendono chiarimenti: Andrea Mariucci, coordinatore di Forza Italia e consigliere comunale, aspetta «di ascoltare in Consiglio comunale i dettagli di questa operazione dal presidente D' Agostino, come promesso due mesi fa dal sindaco Marzi.

I giudizi li vogliamo dare carte alla mano. Quale impatto ambientale avrebbe? E nell' ex Aquila procede l' insediamento ungherese di cui né il sindaco né l' assessore Bussani ci hanno mai detto nulla, nonostante la continue richieste a riferire in aula?». Dal capogruppo di Fdi Nicola Delconte «nessun preconcetto ideologico sulla realizzazione del progetto. Fatto salvo che le decisioni sul nostro territorio dovrebbero essere condivise con i rappresentanti eletti dallo stesso territorio e che, prima di esprimere valutazioni, bisogna avere informazioni precise. Bene l' occupazione ma massima attenzione alla sostenibilità ambientale e alla viabilità». Infine, per il capogruppo della Lega, Giulio Ferluga, «sì alla laminazione, no agli altiforni e a una seconda Ferriera».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Trieste - Lavoro in porto, nuovo record

2 aprile 2020 - Il lavoro come indicatore dello stato di buona salute dello scalo giuliano. Il mese di marzo segna un risultato importante nel numero di turni lavorati per i portuali dell' Agenzia per il lavoro del porto di Trieste (ALPT). Un dato mai prima raggiunto. Si tratta di 4640 avviamenti, 200 in più rispetto al record di ottobre 2020. Questo è il segnale concreto del buon andamento del porto e dei risultati di traffico e di investimento sviluppati dalle imprese terminalistiche. "I portuali di ALPT, insieme ai lavoratori delle imprese, sono un patrimonio di professionalità e di serietà fondamentale per il nostro porto e il nostro territorio". Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino manifesta "soddisfazione per questo risultato, tenuto conto della congiuntura storica" e ringrazia i portuali dell' Agenzia "per il loro impegno a dimostrazione che l' art. 17 è fondamentale per affrontare i traffici del porto di Trieste". L' organico dell' agenzia, nata nel 2016 con lo scopo di fornire lavoro temporaneo **portuale**, è cresciuto da 110 unità a 200, segno evidente della riuscita del progetto. ALPT è stata fondata su impulso dell' **Autorità di Sistema Portuale**, che per un periodo sperimentale di 12 mesi ha detenuto una partecipazione maggioritaria. Fin da principio la governance dell' Agenzia ha visto un modello particolarmente innovativo, poiché del capitale sociale hanno fatto parte in quote eguali, imprese operanti nel porto di Trieste.

GAM EDITORI



Bollettino Avvisatore Marittimo

Venezia

Venezia, via le grandi navi

«Governo approva un nuovo piano per il transito delle navi da crociera. Il principio è la tutela del patrimonio culturale. Prossimo passo, un bando dell'Adsp della Laguna per individuare attracchi lontani dal centro città»

Venezia. È previsto nel giro di due mesi il lancio del concorso di idee per attracchi fuori la Laguna di Venezia. «Il rispetto del patrimonio artistico e culturale rappresentato da Venezia e dalla sua laguna impone massima attenzione e le norme contenute nel decreto approvato oggi dal Consiglio dei Ministri sono solo un primo passo verso una soluzione definitiva e strutturale del problema del transito delle grandi navi». Lo sottolinea il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini in occasione dell'approvazione del decreto-legge da parte del governo, che prevede entro 60 giorni dalla sua entrata in vigore che l'Autorità portuale del Mare Adriatico Settentrionale lanci un bando per un concorso di idee al fine di individuare le soluzioni più idonee per contemperare le esigenze di tutela del patrimonio artistico, culturale e ambientale di Venezia e della sua laguna con quelle legate allo svolgimento dell'attività crocieristica e alle esigenze del traffico delle merci. «La prossima settimana ha aggiunto il ministro proporrà un incontro con il presidente della Regione Veneto, Luca Zaia, e il sindaco Luigi Brugnaro per valutare insieme le questioni emerse nell'ultima riunione del cosiddetto Comitato, che riguardano il riequilibrio idrogeologico dei territori lagunari, il recupero dei beni pubblici e la manutenzione dei sistemi di sicurezza». Il concorso raccoglierà proposte ideative e progetti di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di punti di attracco al di fuori della laguna di Venezia, utilizzabili dalle navi adibite al trasporto di passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda e dalle navi portacontaineri adibite a trasporti transoceanici.



Marghera, approdi dopo l'estate Il futuro fuori dalla laguna scelto tra le 10 «idee» migliori

Il Mit: lavori da fare. Marinese: progetto del territorio. Venturini: solo annunci

Alberto Zorzi

VENEZIA Il primo grande dubbio è se arriveranno le navi da crociera: il clima non è dei migliori, se al momento ne sta circolando solo una (la Msc Grandiosa), semivuota.

Solo Msc e Costa, poi, sarebbero intenzionate a ripartire con il sistema del doppio tampone (uno entro 96 ore prima, l'altro all'imbarco), mentre la maggior parte delle altre compagnie aspettano il vaccino. Ma se davvero qualche nave arrivasse tra giugno e luglio, gli approdi diffusi nelle banchine di Tiv e Vecon non sarebbero pronti e dunque il percorso sarebbe quello consueto e contestato: bocca di Lido, bacino di San Marco, Marittima, con le inevitabili polemiche. Lo ammette lo stesso ministero delle Infrastrutture: «In considerazione dei tempi necessari per gli opportuni adeguamenti - spiegano dal Mit - si stima che l'operatività possa partire dopo la stagione estiva». Il terminal Vecon è quello più pronto, visto che vanno solo divise meglio le aree container da quelle dei crocieristi; a Tiv invece servono 5/6 mesi per sistemare anche la banchina. Ma già l'obbligo di «tamponare» tutti i passeggeri rende difficile un passaggio quest'anno a Marghera.

Lo stesso ministero di Porta Pia aggiunge poi che «la sponda nord del canale industriale nord potrebbe essere un'ipotesi di collocamento temporaneo», confermando la bontà della scelta dell'Autorità di sistema portuale di avviare un bando per il progetto di fattibilità di un nuovo terminal, i cui costi sono ipotizzati in 41 milioni, anche se nel 2017 ne erano previsti 62. Sullo sfondo resta invece l'ipotesi del terminal traghetti di Fusina, rilanciata dai promotori Renzo Scarpa, Renato Darsiè e Andrea Gersich, che hanno scritto ai ministri coinvolti.

La grande novità avviata con il decreto legge approvato in Consiglio dei ministri mercoledì sera è però il «concorso di idee» per trovare una soluzione fuori laguna. L'indicazione di inserire anche un'ipotesi per le navi portacontainer, spiegano dal ministero, è finalizzata proprio ad «affrontare il tema in una visione organica», anche se ancora non si sa se verrà messo a bando un terminal unico oppure anche doppio. Il concorso di idee dovrebbe avere due fasi: nella prima saranno raccolti tutti i progetti di pre-fattibilità presentati entro il termine; tra questi ne saranno scelti dieci, per i quali verrà chiesto uno step ulteriore, cioè un vero e proprio progetto di fattibilità; da questa rosa sarà poi indicato il vincitore che verrà sviluppato a livello di definitivo e poi esecutivo.

Tra i partecipanti potrebbe esserci anche un piano targato Confindustria, come afferma il presidente veneziano Vincenzo Marinese, per nulla soddisfatto dell'esito. «Come al solito la decisione è stata presa a Roma, senza coinvolgere il territorio - accusa Marinese - Per questo noi dobbiamo metterci assieme e presentare la nostra proposta.

Vedremo se sarà obbligatorio un progetto fuori laguna: noi siamo sempre stati per togliere le grandi navi da San Marco e metterle a Marghera, dove ci sono le aree adatte». Il presidente degli industriali non è d'accordo con chi parla di svolta storica. «Il governo non ha detto che cosa si farà, ma ha avviato un periodo transitorio - conclude - il problema è che senza certezze rischiamo di fare solo confusione e perdere le navi». Sulla stessa linea l'assessore veneziano allo Sviluppo economico Simone Venturini: «E' il solito annuncio che manda la palla in avanti e il prossimo



governo si troverà ancora il dossier da risolvere: il concorso di idee è un modo elegante per dire che non ci sono idee - attacca - L' ipotesi è pasticciata: da un lato si punta su banchine merci creando impacci sui traffici, dall' altro su soluzioni fuori laguna per cui serviranno anni, se non decenni».



Grandi navi, tornano di attualità le soluzioni dimenticate

Focus su Fusina di Venis Cruise e del primo offshore

LE REAZIONI VENEZIA (r.v.) Grandi navi, la città continua a interrogarsi sulla scelta del Governo di estromettere i grattacieli del mare dalla laguna. Il commissario straordinario al Porto **Cinzia Zincone** ammette da un lato che «forse a Roma non si hanno le idee precise sulla portualità a Venezia», ma anche che «è encomiabile la spinta a volgere al meglio l'ingegno internazionale sul concorso di idee per trovare la soluzione definitiva». Sulle scelte transitorie, invece, intervengono Renzo Scarpa, Andrea Gersich, Renato Darsiè autori del progetto Ipotesi Fusina che suggerisce l'utilizzo del porto Terminal Traghetti - Ro-Ro/Ro-Pax per merci e passeggeri «che già ospita saltuariamente grandi navi e che potrebbe essere facilmente adattato, con spese irrisorie e tempi immediati, a rispondere con più capacità alle esigenze del traffico crocieristico». I tre fanno presente che il bando da quasi un milione per la realizzazione di altri due approdi lungo la sponda nord del Canale nord avrebbe poco a che fare con la necessità di ospitare navi da 160mila tonnellate, che potrebbero essere estromesse dalla laguna e che l'intervento merita prudenza perché i lavori di sbancamento del canale prevedono lo smaltimento di fanghi di tipo C. Infine che lo scavo del Canale Vittorio Emanuele presenta aspetti tecnici, ambientali e gestionali non ancora valutati.

Sul tema interviene anche Andreina Zitelli, consulente ambientale, che a proposito degli approdi temporanei dice che «sottrarranno tempo, energie e denaro ad altre ipotesi: non ultimi gli adempimenti procedurali di approvazione (di cui ancora nessuno parla), quali le varianti di Piano da assoggettare al Ministero dell'Ambiente insieme alla valutazione di impatto ambientale per il fattore cumulativo del traffico nel Canale dei Petroli».

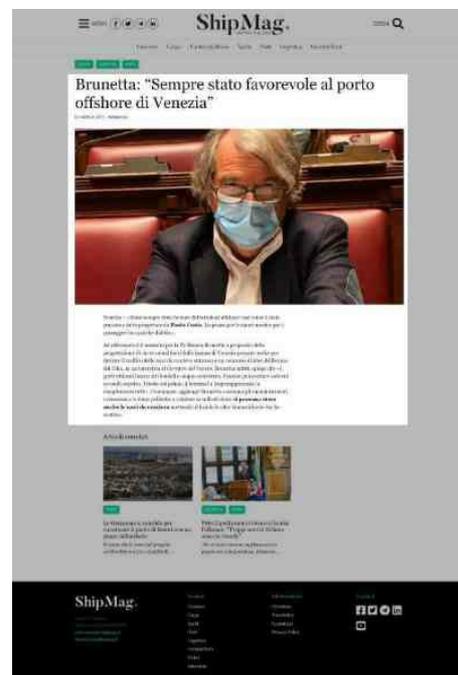
Perché allora non considerare la soluzione approvata dalla Via del progetto in Bocca di Lido che garantisce la funzione di home port alla Marittima, non sottrae lavoro, anzi ne crea e soddisfa i termini della tutela lagunare e di San Marco e non interferisce con il traffico commerciale e industriale del già gravato Canale dei Petroli?

» «Il progetto del porto offshore di Venezia è già stato finanziato e realizzato per l'Autorità Portuale nel 2014. Perché un nuovo concorso di idee?» si chiede l'architetto Fernando De Simone, architetto esperto in costruzioni sottomarine, che ricorda il porto progettato dal gruppo olandese Royal Haskoning, su incarico dell'allora presidente del porto Paolo Costa. «Basterebbe aggiungere un tunnel ferroviario per il trasporto delle merci e dei passeggeri a Marghera, in alternativa alle navi semi-affondanti» © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brunetta: Sempre stato favorevole al porto offshore di Venezia

Venezia «Sono sempre stato fautore del terminal offshore così come è stato pensato e fatto progettare da Paolo Costa. Lo penso per le merci mentre per i passeggeri ho qualche dubbio». Ad affermarlo è il ministro per la Pa Renato Brunetta a proposito della progettazione di un terminal fuori dalla laguna di Venezia pensato anche per deviare il traffico delle navi da crociera attraverso un concorso di idee deliberato dal Cdm, in un'intervista al Corriere del Veneto. Brunetta infatti spiega che «i porti ottimali hanno alti fondali e ampio entroterra, Venezia può contare solo sul secondo aspetto, Trieste sul primo, il terminal a largo rappresenta la complementarietà». Comunque, aggiunge Brunetta «saranno gli amministratori, i veneziani e le forze politiche a valutare se sull'off shore ci possono stare anche le navi da crociera mettendo al bando le altre fantasticherie che ho sentito».



Via le navi da San Marco, ma Venezia non può perdere le crociere / ANALISI

Venezia - Alla fine gli ambientalisti hanno vinto la loro pluriennale battaglia: il Consiglio dei ministri ha approvato un decreto legge per la disciplina del traffico crocieristico nella Laguna. Quest' ultimo prevede un concorso di idee per realizzare un approdo per le navi fuori dalle acque lagunari. Entro 60 giorni dall' entrata in vigore del provvedimento, l' **Autorità portuale** dovrà a lanciare un concorso di idee per l' elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per la sua realizzazione. Per l' immediato invece, i ministri della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, della Cultura, Dario Franceschini, del Turismo, Massimo Garavaglia, e delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, avevano già deciso in precedenza di dirottare in via temporanea il traffico delle navi da crociera da Venezia verso Marghera al fine di tutelare il delicato patrimonio storico-culturale cittadino. Negli ultimi nove anni in ambienti veneziani si è dibattuto molto sul destino dell' industria delle crociere a Venezia, sempre cercando un equilibrio tra la tutela del lavoro e dell' ambiente. Nell' ultimo biennio però l' equilibrio si è spostato verso le posizioni degli ambientalisti che chiedono a gran voce le

navi da crociera fuori dalla Laguna. Due gli eventi che hanno contribuito a sbilanciare il confronto verso una delle due posizioni. Prima di tutto l' incidente della MSC Opera del giugno 2019 che ha di fatto compatto l' opinione pubblica e le istituzioni verso la necessità impellente di togliere le navi dal bacino San Marco. Ma di eguale importanza è anche la posizione del Movimento Cinque Stelle, attualmente nella maggioranza di Governo, che sposa appieno le richieste degli ambientalisti che non vogliono nuovi scavi in Laguna. Al momento lo spostamento da Venezia a Marghera appare del tutto teorico visto che le banchine destinate (Tiv e Vecon) sono ancora da attrezzare e non è un lavoro da pochi giorni (si parla di sei mesi). Questo fa pensare che anche il 2021 potrebbe alla fine essere una stagione da zero navi. Infatti ad oggi gli armatori americani che hanno annunciato riprese nel Mediterraneo hanno optato per altri lidi rispetto all' Italia, mentre da noi Costa Crociere ha annunciato Trieste come base di partenza per la sua Costa Luminosa in Adriatico. Un altro anno senza navi a Venezia però sarebbe un danno economico enorme e soprattutto occupazionale per alcune migliaia di persone che vivono grazie a questo business. Però questo doloroso stop potrebbe anche diventare un' opportunità per programmare finalmente il futuro a partire dalla stagione 2022 che si spera sarà quella della piena ripartenza del settore in Mediterraneo. In quest' ottica può essere visto positivamente il via libera del governo al nuovo terminal crociere a Marghera: costerà 41 milioni di euro la sua costruzione lungo il canale industriale Nord, soluzione temporanea in vista di una ipotetica soluzione definitiva fuori Laguna. La valutazione compare nel bando che l' **Autorità** di sistema **portuale** del Mare Adriatico settentrionale ha pubblicato lo scorso 24 febbraio per la progettazione di fattibilità tecnico-economica, per una cifra di 936.804 euro. Il termine per la presentazione delle documentazioni per questa fase è stato prorogato al 15 aprile, con termine di sei mesi per la consegna del progetto. Il nuovo terminal sarebbe raggiungibile dalla Bocca di Malamocco, evitando così il passaggio delle navi nel Bacino di San Marco. Possiamo dire che a seguito di questi sviluppi è definitivamente cassata la soluzione più semplice ed economica da attuare per spostare le navi dal bacino San Marco, cioè l' allargamento del già esistente Canale Vittorio Emanuele per raggiungere l' attuale stazione marittima (l' unico che la sostiene ancora è Luca Zaia). L' attuale terminal, uno dei più funzionali del mondo e nato da un' importante operazione di conversione di una struttura ad uso mercantile, pare destinato in un futuro prossimo a diventare una cattedrale nel deserto.



Informatore Navale

Venezia

AdSP Mare Adriatico Settentrionale Decreto Legge traffico crocieristico e merci Laguna di Venezia

'Provvedimento nel complesso in continuità con Comitato. Da noi massima collaborazione per dare avvio a concorso di idee per soluzione definitiva ma le proposte dovranno rispettare criteri di sicurezza, compatibilità ambientale e salvaguardia dell'essenza di homeport di Venezia nel settore crociere'

Venezia 01 aprile 2021- In seguito al Decreto legge 'Disposizioni urgenti per il traffico crocieristico e delle merci nella laguna di Venezia' approvato ieri dal Consiglio dei Ministri l'**AdSP** MAS ricorda che: Quanto stabilito dal Decreto Legge rimane, nel complesso, in continuità con quanto emerso nel corso del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitato) del 21 dicembre 2020 che prevedeva una duplice soluzione per dare seguito al decremento del transito delle navi da crociera attraverso il canale della Giudecca ovvero: a) far attraccare le navi passeggeri di maggiore tonnellaggio, nel breve e medio termine, in via temporanea e transitoria a Porto Marghera individuando quale approdi, nel breve periodo 2 terminal commerciali (VECON e TIV) e, nel breve/medio periodo presso un terminal dedicato localizzato nel canale Nord Sponda Nord; b) l'individuazione

di una soluzione definitiva fuori dalle bocche di porto della Laguna di Venezia da ricercarsi tramite una call pubblica per la valutazione tecnica delle proposte. Dal Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia (il cosiddetto Comitato) del 21 dicembre 2020 è stato confermato che le navi di minore stazza continuano a ricorrere, per raggiungere il terminal della Marittima, al canale di grande navigazione Lido-Bacino di San Marco-Giudecca. In linea con quanto stabilito dal cd. Comitato e quanto emerso dal Decreto Legge approvato dal Consiglio dei Ministri nella giornata di ieri, l'**AdSP** aveva indetto il 27 febbraio 2021 il bando per l'affidamento dei servizi tecnici di ingegneria ed architettura inerenti la progettazione di fattibilità tecnico economica ed attività specialistiche afferenti la realizzazione di un nuovo terminal crociere presso l'area sita in canale industriale nord - sponda nord di Porto Marghera in scadenza il prossimo 15 aprile e per il quale sono stati stanziati oltre 936.000 euro dal MIMS. Prima della crisi connessa alla Pandemia che ha di fatto bloccato il settore globalmente, il comparto crocieristico veneziano occupava nel suo complesso circa 4.200 persone, mentre il solo scalo passeggeri poteva contare su oltre 1.700 occupati diretti. Inoltre l'attività crocieristica comportava riflessi economici indubbiamente positivi per la città; in base allo studio di Ca' Foscari 'L'impatto economico della crocieristica a Venezia' infatti, sono 280 i milioni di euro all'anno di spesa del settore che contribuiscono con il 3,26% al PIL locale. Tali valori sono riconducibili quasi esclusivamente alla funzione 'homeport' del Porto di Venezia. Cinzia Zincone , Commissario Straordinario dell'**AdSP** MAS commenta così: 'Il Decreto Legge, nella sua definizione pratica, dovrà rappresentare un atteso passo in avanti verso una soluzione condivisa, anche con la Capitaneria di Porto di Venezia, la Regione del Veneto e la Città Metropolitana di Venezia, e definitiva della questione del transito delle navi da crociera a Venezia. Al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini ho garantito la nostra collaborazione nel dare avvio al concorso di idee per l'elaborazione di proposte e progetti di fattibilità tecnica ed economica per realizzare i punti di approdo fuori dalla laguna. È chiaro ovviamente che le proposte dovranno necessariamente rispettare stringenti criteri di sicurezza, di compatibilità ambientale e di salvaguardia dell'essenza di homeport di Venezia nel settore crociere, elemento quest'ultimo imprescindibile per dare certezze al mercato crocieristico e assicurare la



rilevanza economica e occupazionale del settore per la città e il territorio. Quanto alle soluzioni temporanee, a breve e medio termine, daremo avvio a quanto è stato richiesto al nostro Ente consapevoli



Informatore Navale

Venezia

chiaramente che tali soluzioni non possono pregiudicare l'attività commerciale e industriale a Porto Marghera ma debbano invece, quanto più possibile, puntare al recupero - ambientale, produttivo e occupazione - di aree attualmente in disuso'.

Informazioni Marittime

Venezia

Grandi navi a Venezia, la storia fino ad oggi

L' approdo temporaneo a Marghera, la soluzione definitiva con bando di progetto, lo stop per decreto agli ingressi per San Marco

Un provvedimento «in continuità con il Comitato». Da noi massima collaborazione per dare avvio a un concorso di idee per una soluzione definitiva, ma le proposte dovranno rispettare criteri di sicurezza, compatibilità ambientale e salvaguardia dell' essenza di homeport di Venezia nel settore crociere». Lo afferma **Cinzia Zincone**, commissario dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Settentrionale, commentando la decisione del Consiglio dei ministri di non far attraccare più le grandi navi da crociera nel centro della città , nella zona di San Marco. Con l' arrivo del nuovo decreto, approvato ieri , l' Adsp ha riassunto le cose fatte fino ad ora. Le nuove disposizioni rimangono in continuità con le decisioni del Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo sulla laguna di Venezia, il cosiddetto Comitato, del 21 dicembre scorso, che prevedeva una doppia soluzione per far fronte al taglio dei transiti delle navi da crociera per il canale della Giudecca: 1. Temporaneamente, far attraccare le navi passeggeri di maggiore tonnellaggio a Porto Marghera, in due terminal commerciali, Vecon e Tiv, successivamente in un terminal dedicato sul canale Nord, sponda Nord; 2. Individuare una soluzione definitiva fuori dalle bocche di porto della Laguna di Venezia, tramite una call pubblica. Sempre il 21 dicembre è stato confermato che le navi di minore stazza possono continuare a raggiungere il terminal della Marittima passando per il canale di grande navigazione Lido-Bacino di San Marco-Giudecca. Il 27 febbraio di quest' anno l' autorità portuale ha avviato un bando per l' affidamento di progetto per la realizzazione di un nuovo terminal crociere nell' area del canale industriale Nord, sponda Nord, di Porto Marghera. Scade il 15 aprile con uno stanziamento di oltre 936 mila euro dal ministero delle Infrastrutture. Prima della pandemia il comparto crocieristico veneziano occupava 4,200 persone, il solo scalo passeggeri 1,700 occupati diretti. In base allo studio di Ca' Foscari "L' impatto economico della crocieristica a Venezia" sono stati fino alla primavera 2020 all' incirca 280 i milioni di euro all' anno di spesa del settore, contribuendo al 3,26 per cento del PIL locale, riconducibili alla funzione "homeport" del porto di Venezia. Secondo **Zincone** il nuovo decreto del Consiglio dei ministri «dovrà rappresentare un atteso passo in avanti verso una soluzione definitiva del transito delle navi da crociera, condivisa anche con la Capitaneria di Porto di Venezia, la Regione del Veneto e la Città Metropolitana di Venezia». Per quanto riguarda il concorso di idee, «è chiaro ovviamente che le proposte dovranno necessariamente rispettare stringenti criteri di sicurezza, di compatibilità ambientale e di salvaguardia dell' essenza di homeport di Venezia nel settore crociere, elemento quest' ultimo imprescindibile per dare certezze al mercato crocieristico e assicurare la rilevanza economica e occupazionale del settore per la città e il territorio. Quanto alle soluzioni temporanee, a breve e medio termine, daremo avvio a quanto è stato richiesto al nostro Ente consapevoli chiaramente che tali soluzioni non possono pregiudicare l' attività commerciale e industriale a Porto Marghera ma debbano invece, quanto più possibile, puntare al recupero ambientale, produttivo e occupazionale di aree attualmente in disuso». - credito immagine in alto.



Mose «in sonno» fino a settembre per completare gli impianti

Fino a fine mese, seppur senza il presidio permanente delle squadre tecniche durato per tutto l'inverno, potrà essere comunque sollevato in caso di emergenze last minute. Dall'1 maggio e fino a fine settembre, invece, il **Mose** difenderà Venezia solo in caso di acque alte programmabili con un certo anticipo, anche se le serie storiche dovrebbero scongiurare l'ipotesi: basti pensare che l'anno scorso il picco estivo - già elevato per gli standard - fu di 116 centimetri il 4 giugno, ma comunque sotto i 130 per i sollevamenti in emergenza; l'anno prima si era arrivati a 110 il 18 maggio. E' stato l'ufficio del commissario del **Mose** Elisabetta Spitz a comunicarlo, dopo aver ricevuto a sua volta un' informativa dal Consorzio Venezia Nuova.

L'obiettivo di questa «messa in sonno» del **Mose** è proprio quello di «dare un significativo impulso al completamento degli impianti». (a. zo.

)

Mose «in sonno» fino a settembre per completare gli impianti

Fino a fine mese, seppur senza il presidio permanente delle squadre tecniche durato per tutto l'inverno, potrà essere comunque sollevato in caso di emergenze last minute. Dall'1 maggio e fino a fine settembre, invece, il **Mose** difenderà Venezia solo in caso di acque alte programmabili con un certo anticipo, anche se le serie storiche dovrebbero scongiurare l'ipotesi: basti pensare che l'anno scorso il picco estivo - già elevato per gli standard - fu di 116 centimetri il 4 giugno, ma comunque sotto i 130 per i sollevamenti in emergenza; l'anno prima si era arrivati a 110 il 18 maggio. E' stato l'ufficio del commissario del **Mose** Elisabetta Spitz a comunicarlo, dopo aver ricevuto a sua volta un' informativa dal Consorzio Venezia Nuova.

L'obiettivo di questa «messa in sonno» del **Mose** è proprio quello di «dare un significativo impulso al completamento degli impianti». (a. zo.)

Marghera, approdi dopo l'estate. Il futuro fuori dalla laguna scelto tra le 10 «idee» migliori

Il Molo da fare. A sinistra: progetto del territorio. Veduta aerea di Venezia

Turismo. Pochi hotel pieni ma in laguna e sulle spiagge iniziano ad arrivare prenotazioni estive

RADIT

S.O.S TARLO

Manutenzione Mose, riaperta la gara

'Dopo la sentenza del Consiglio di Stato saranno rivalutate le offerte presentate da Cimolai e Fincantieri per le paratoie

IL PROBLEMA VENEZIA Gara numero 54 per la manutenzione delle paratoie del Mose, saranno riaperte le buste B e C delle due partecipanti ovvero la Cimolai di Pordenone e il raggruppamento di imprese che fa capo a Fincantieri. Ma la decisione sul vincitore finale la prenderà una nuova commissione, per sgombrare il campo da eventuali pregiudizi sulla scorta dell'esperienza precedente: lo ha deciso il provveditore alle Opere pubbliche **Cinzia Zincone**, all'indomani della notizia della sentenza del Consiglio di Stato, che dovrebbe chiudere definitivamente il nodo di quell'appalto così travagliato. Il bando, infatti, prevede la manutenzione delle paratoie di Treporti, le prime ad essere affondate nel 2013, che sono ancora sott'acqua senza che nessuno le abbia mai guardate per quasi sette anni, se si escludono interventi a spot dei subacquei per la pulizia dalla sabbia.

Il nuovo esame delle offerte non dovrebbe essere un'operazione tale da richiedere molto tempo: i giudici hanno stabilito che entrambe le offerte hanno le carte in regola per partecipare, ora si tratterà di valutare quella tecnica e quella economica, presentate separatamente.

Da rilevare che Fincantieri era stata esclusa perché nell'offerta tecnica, da esaminare prima di quella economica, era presente un cronoprogramma con degli aspetti quantitativi, che dava delle indicazioni anche sugli aspetti economici.

Quindi ora saranno valutate entrambe e messe sullo stesso piano.

Ma il nodo vero sarà sull'ubicazione della manutenzione, che ancora non è stato risolto: scartata l'ipotesi dell'Arsenale Nord, risultata incompatibile con una linea manutentiva pesante, anche per eventuali altre destinazioni dell'area oggi diventata più spesso fruibile dalla popolazione, restava in campo l'ex area Pagnan, dove dovevano essere effettuati degli interventi per attrezzarla a questo scopo.

Nei mesi scorsi il commissario straordinario Elisabetta Spitz aveva accantonato anche questa ipotesi, a fronte di una scarsa convenienza.

Su questo aspetto, invece, il Provveditorato chiede di fare una valutazione economica dettagliata: il vincitore della gara per la manutenzione, infatti, dovrà scegliere dove portare a proprie spese le paratoie su cui svolgere le lavorazioni. E dunque ci saranno dei costi che incidono sul trasporto delle paratoie, effettuato con il jackup, sugli eventuali rischi che il manutentore si assume, sulla localizzazione dell'intervento e che saranno a carico dell'aggiudicatario.

Ragion per cui bisogna capire, secondo il Provveditorato, se è più conveniente attrezzare un'area anche per gli anni a venire dove svolgere la manutenzione, mettendola a disposizione di chi di volta in volta si aggiudicherà l'appalto, o se conviene risparmiare questo costo che però verrà caricato ogni volta all'interno della gara. Che questa volta supera i 18 milioni di euro.

RAFFAELLA VITTADELLO



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

lettera del liquidatore a commissario e provveditore

Mose, manutenzione ancora in alto mare Miani: «Tempi troppo lunghi per le gare»

È fermo il bando per togliere la sabbia a Treporti. La gara tra Fincantieri e Cimolai con il rischio di un conflitto d'interessi

ALBERTO VITUCCI

Il **Mose** sta in laguna. Ma la sua manutenzione è ancora... in alto mare. Problemi che si accumulano sott' acqua per la più grande opera pubblica italiana. Corrosione delle cerniere, mancata manutenzione, ossidazione dei tubi, infiltrazioni d' acqua. Due le gare in corso bandite dal Consorzio per la manutenzione (18 milioni di euro) e per cercare nuove soluzioni al problema delle cerniere (34 milioni di euro), sempre più malandate. Entrambe sono ferme.

Adesso sulla gara 53 in corso delle cerniere interviene il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani. «La gara ha tempi troppo lunghi», scrive al Provveditorato e alla commissaria del **Mose** Elisabetta Spitz, «non compatibili con le tempistiche assegnate dalla legge al commissario liquidatore e ne condizionano il prosieguo. Si chiede dunque una rimodulazione delle attività per rientrare entro l' orizzonte temporale predetto».

Richiesta inusuale, che adesso dovrà essere esaminata dall' ufficio lagunare delle Infrastrutture che l' ha bandita. Difficile però che si possa interrompere una procedura europea già in corso. Il 10 giugno del 2019 erano state ammesse alla gara le tre imprese Cimolai (con Rina consulting e Forgiatura A.Vienna srl, e poi Fincantieri spa e De Pretto industrie srl. Ma fino a oggi le tre partecipanti non sono state ammesse ai sopralluoghi, come prevede la legge, per poter formulare la loro offerta. La gara è ferma, e il tempo passa. E la situazione delle cerniere peggiora. Tanto che i due consulenti del Provveditorato Susana Ramundo e Gian Mario Paolucci si sono dimessi per protesta. Adesso Miani chiede di sveltire. E chiede anche che gli siano garantiti i soldi necessari per la «provvisoria gestione e manutenzione dell' opera» perché non ci sono contratti firmati.

Parte da zero anche l' altra gara importante bandita dal Consorzio: 18 milioni per la manutenzione delle paratoie di Treporti, quelle sommerse dalla sabbia che non sono rientrate nei loro alloggiamenti neanche il giorno dell' inaugurazione alla presenza del premier Conte. Il Consiglio di Stato ha riammesso alla partecipazione l' impresa Cimolai di Pordenone, che il Tar aveva escluso in favore del raggruppamento di imprese guidato da Fincantieri.

«Cimolai ha i titoli», hanno scritto i giudici amministrativi d' appello, «avendo costruito il primo gruppo delle paratoie». Proprio quelle di Treporti che vengono sommerse dalla sabbia. Adesso, decisi i partecipanti la gara potrà finalmente partire. Partecipano dunque Cimolai e l' Ati con Fincantieri, Fagioli, Nautilus, Berengo e Sirai. Quest' ultima è l' azienda di proprietà di Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia. Seguita dal commercialista veneziano Stefano Burighel, socio di studio di Miani.

C' è già chi ipotizza un possibile conflitto di interessi. «Non ne so nulla», si limita a dire Miani, «le gare le gestisce il Provveditorato».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

comunicazione del commissario mose

Paratoie, lo stop ai test da maggio a settembre «Per accelerare i lavori»

A.V.

I ritardi si accumulano. E adesso la commissaria "Sblocca cantieri" Elisabetta Spitz prova ad accelerare i tempi. Ieri ha comunicato la sospensione del servizio delle squadre permanenti di presidio alle bocche di porto. Dal 1 maggio a settembre «non sarà più possibile attivare il sistema Mose per eventi non programmabili, per dare un significativo impulso al completamento degli impianti». Si tratta di una componente fondamentale per l'azionamento delle barriere. Messa in coda alla programmazione del vecchio Consorzio, ritardata per anni sotto il governo degli amministratori. Adesso ancora indietro rispetto ai tempi previsti. «Non sono finiti e non sappiamo nemmeno cosa manca...» la dichiarazione del provviditore alle Opere pubbliche **Cinzia Zincone**. Adesso a sovrintendere agli impianti è il consulente della Spitz, l'ex amministratore e direttore tecnico del Consorzio Venezia Nuova Francesco Ossola. Senza impianti i test fatti nei mesi scorsi in presenza di acque alte sono stati fatti "manualmente", mobilitando decine di operai e tecnici. Si dovrà anche completare la Control room, la sala di controllo centralizzata all'Arsenale che dovrebbe permettere di comandare il sollevamento delle paratoie da remoto.

Ma anche qui i ritardi sono molti. E non si sa se i lavori potranno essere conclusi entro il 31 dicembre, come da cronoprogramma annunciato dai commissari.

Intanto l'Ufficio del commissario Mose e il Consorzio Venezia Nuova precisano che «sarà comunque garantito il sollevamento delle barriere del sistema in caso di situazioni non programmabili, con eventi meteo marini sfavorevoli».

-A.V.



Domani sull 'Espresso

Mose arrugginito, i tecnici lasciano

Materiali scadenti e corrosione: gli ingegneri del ministero si dimettono e accusano

DI ALBERTO VITUCCI

La corrosione minaccia il Mose. I meccanismi sott' acqua della più grande opera pubblica italiana che dovrebbe difendere Venezia dalle acque alte sono a rischio. Lo documenta un' inchiesta de L' Espresso, in edicola domani. A lanciare l' allarme sullo stato di salute delle dighe mobili costruite agli ingressi della laguna sono Gian Mario Paolucci e Susanna Ramundo, i due ingegneri metallurgici che il ministero delle Infrastrutture aveva incaricato di risolvere il problema e che si sono dimessi con una durissima lettera inviata al provveditore **Cinzia Zincone**, il rappresentante del ministero a Venezia. «La corrosione avanza, i nostri suggerimenti non sono stati messi in pratica. Non si fa nulla. Ce ne andiamo per non essere corresponsabili di questo scempio», è l' accusa dei due tecnici che puntano l' indice sui materiali utilizzati, come già denunciato dall' Espresso cinque anni fa. «Si sono usati materiali che non durano sott' acqua, si sono fatte verifiche solo meccaniche». E invece: «Corrosione e degrado vanno affrontati subito. Hanno portato al crollo del Ponte Morandi e di molte altre infrastrutture in Italia», dicono gli ingegneri. La palla passa ai commissari che oggi gestiscono il Mose, a cominciare dalla "Sblocca cantieri" Elisabetta Spitz, ex dirigente del Demanio nominata dal governo Conte nel novembre del 2019. Il Mose è stato inaugurato in pompa magna nel luglio scorso alla presenza di mezzo governo Conte. Le paratoie si sono alzate. Applausi e festa, evento mediatico ripreso da mezzo mondo. Ma poi non sono tornate nei loro alloggiamenti, quando il premier se n' era già tornato a Roma. Colpa anche qui della mancata manutenzione. E di un problema mai risolto: l' accumulo di sabbia e detriti nei cassoni in calcestruzzo sul fondo della laguna che ospitano le 78 paratoie in acciaio. Un sistema costato fin qui quasi sei miliardi di euro. Ideato negli anni '80, travolto dagli scandali e dalla corruzione. Lavori partiti nel 2003 (governo Berlusconi), confermati nel 2006 (governo Prodi) e non ancora conclusi. Dovrebbero esserlo il 31 dicembre 2021, come da cronoprogramma. Ma anche se quest' inverno il Mose si è alzato più volte gli impianti non sono finiti e i guai tecnici restano irrisolti. ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

in visita all' ospedale san Paolo e all' hub portuale

Il sottosegretario Costa: «Tenere alta la guardia»

S. C.

Ha visitato l' hub vaccinale del Palacrociere di Savona, ieri, il sottosegretario al Ministero della Salute Andrea Costa. Impegnato in un confronto sull' andamento dei vaccini nel territorio savonese con il direttore generale dell' Asl 2, Marco Damonte Prioli, il sottosegretario spezzino Costa ha rinnovato l' impegno del Governo sulla necessita di tornare a investire nella sanità. Rassicurazioni anche sulla tempistica della consegna delle dosi vaccinali garantendo una ampia copertura già prima dell' estate. Ad attenderlo, al Palacrociere, il sindaco Ilaria Caprioglio con il consigliere comunale Francesco Versace e il direttore savonese dell' **Autorità di sistema portuale**, Paolo Canavese, oltre alla deputata leghista Sara Foscolo e al presidente della commissione sanità della Regione, Brunello Brunetto (Lega).

«I numeri fanno paura- ha dichiarato il sottosegretario di Liguria Popolare/Noi con l' Italia ieri a Savona in zona rossa- posso comprendere che i cittadini siano stanchi, ma dobbiamo tenere alta la guardia, i dati lo confermano».

Costa oltre al PalaCrociere ha visitato anche l' ospedale San Paolo. «È lo sforzo finale. Come ha detto Draghi, il piano vaccinale inizia a dare i suoi frutti: politica e istituzioni devono veicolare un messaggio di fiducia, con la consapevolezza che la vaccinazione è l' unica soluzione» ha detto Costa.

--S. C.



Ex cantieri Mondomarine a Savona, si attende ancora la convocazione del Comitato Portuale. I sindacati: "Situazione incredibile"

Manca la nomina di un membro del collegio ministeriale, sempre in sospenso la concessione delle aree

"Si attende la nomina di un membro del collegio dei revisori di competenza ministeriale, sono state predisposte tutte le delibere per il comitato, è questione di giorni fissare la data per la convocazione". Il direttore del porto di Savona-Vado dell' **Autorità di Sistema Portuale** Paolo Canavese è intervenuto in merito alla tanta attesa convocazione del comitato di gestione che dovrebbe definire la concessione degli ex cantieri Mondomarine di Savona. "Devono fare alla svelta, chi deve tornare a lavorare nel cantiere ha bisogno di risposte. Sono disarmato, stanno dimostrando di avere un disinteressamento totale. Stiamo aspettando da troppo tempo" il commento di Lorenzo Ferraro, segretario Fiom Cgil. "È una situazione incredibile, sono tre anni che i lavoratori aspettano il loro destino, è inconcepibile, è impossibile che nessuno si prenda a cuore questa faccenda se non l' imprenditore che ha investito ed è pronto a investire, non si riesce ad arrivare alla fine di questa storia. Se si continua così prima o poi i sindacati e i lavoratori non escludono iniziative" dice Franco Papparuso, segretario. Il Comitato di Gestione di Autorità di **Sistema Portuale** doveva riunirsi a gennaio e poi ai primi giorni di febbraio per il rinnovo del consiglio e comunicare così il vincitore del bando, ma ad oggi non ci sono novità e quindi stanno rimanendo in standby sia le ditte che hanno partecipato alla gara (la Palumbo Superyachts attualmente concessionario provvisorio e probabilmente Monaco Marine e Mariotti) sia i 13 dipendenti che a fine anno sono stati lasciati a casa dalla stessa Palumbo per la scadenza del contratto a tempo determinato. Lo scorso febbraio proprio i lavoratori hanno scritto una lettera al Presidente della Repubblica Sergio Mattarella per illustrargli tutto l' iter e la delicata situazione dei loro posti di lavoro.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Le strategie per la corsa alla presidenza. Il "blocco Fincantieri" sosterrà insieme al mondo pubblico il numero uno del Cetena

Confindustria Genova, pronto l' assist dei big a Scarrone

SIMONE GALLOTTI

Genova. L'effetto sorpresa c'è stato, ma il "blocco Fincantieri" ha tenuto. La discesa in campo di Sonia Sandei, manager Enel che si è inserita nel confronto tra Sandro Scarrone, numero uno del Cetena, e Umberto Riso, presidente di Autogas Nord, ha accelerato il cambiamento di strategia degli altri due candidati.

Alla fine però il gruppo delle grandi aziende si è compattato sul manager della controllata di Fincantieri. «Lo smottamento non c'è stato» e a dirlo non sono i sostenitori di Scarrone, ma gli indecisi, quelli cioè che stavano in disparte per cercare di capire quanto danno potesse fare Sandei al fronte dei big: «Al momento poco, ma la corsa è lunga». Il presidente del Cetena, che corre per la prima volta alla presidenza di Confindustria, continua quindi ad avere al suo fianco l'esercito degli statali (Ansaldo Energia, Poste, Ferrovie, Leonardo) ed è passato all'attacco anche sui "portuali".

Non è un caso che Augusto Cosulich, tra i principali operatori dello scalo, sostenga apertamente il manager di Fincantieri: «Serve una presidenza di spessore alla città». Le riparazioni navali genovesi infatti avrebbero garantito sostegno, così come diversi operatori delle banchine. La strada della Sandei è ora in salita - probabilmente lo aveva messo in conto dopo la candidatura a sorpresa annunciata dal Secolo XIX - ma la manager ha ancora qualche carta da giocare, tra questione generazionale e di genere. Scarrone invece sembra aver rinforzato la corazzata Fincantieri, incassando anche il ritorno del Rina in Confindustria in caso di elezione.

Non è una questione marginale: come tutte le associazioni, anche per quella degli industriali genovesi il dossier delle quote - e dei costi da sostenere per l'attività di supporto - rimane centrale. Se il gruppo di Ugo Salerno, oggi presente solo con una controllata, decidesse di salire di nuovo negli uffici del grattacielo di via San Vincenzo, potrebbe portare una dote economica e di prestigio non indifferente.

Non solo: se nei giorni scorsi veniva segnalato l'attivismo di Stefano Zara a favore di Riso, non è però sfuggito agli osservatori il pressing asfissiante del gruppo guidato da Giuseppe Bono, intensificato proprio negli ultimi giorni. E c'è poi un'eventualità che agita gli industriali: se la candidatura di Scarrone dovesse cadere per uno sgambetto o per giochi di palazzo, i big e gli altri sostenitori dell'uomo di Fincantieri, potrebbero persino decidere di lasciare l'associazione.

L'effetto domino potrebbe poi infondere il coraggio definitivo ai terminalisti portuali attratti dal mondo Confcommercio, soprattutto dopo la debacle della lettera di minaccia all'Authority portuale di Genova. I tempi rimangono però lunghi ecco perché potrebbe esserci un consolidamento dei fronti «per evitare una spaccatura che nessuno potrebbe permettersi». Se tutto rimarrà allo stato attuale, le tre autocandidature dovranno essere presentate a partire dal 19 aprile, quando per una settimana gli uffici aspetteranno di ricevere il curriculum, il programma e le lettere che attestano il 10% dei consensi dell'assemblea per poter correre alla successione di Giovanni Mondini.

In quel momento i provviri valuteranno la candidabilità dei nomi che arriveranno, ma non prima. La questione è stata



sollevata soprattutto per la Sandei, che però ritiene di avere i requisiti, come ribadito nell' intervista al nostro giornale. Saranno gli uomini di Confindustria a decidere, e dovranno farlo prima che a maggio i saggi comincino a cercare la quadra o che emerga anche qualche altro nome. E poi l' orecchio è sempre teso a Roma, anche è difficile ipotizzare che Giuseppe Bono, numero uno di Fincantieri,



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

e Francesco Starace, ad di Enel, decidano di guastare i buoni rapporti tra i due colossi per la presidenza dell' associazione genovese.

--

Porti: Genova, a febbraio traffici ancora in calo a -16,2%

Crociere -91,5%: solo 6.693 passeggeri in un mese

(ANSA) - GENOVA, 02 APR - Per i porti di Genova, Savona e Vado ligure febbraio registra ancora un dato negativo. Il traffico commerciale nel mese ha fatto registrare una movimentazione complessiva di 4.329.574 tonnellate, cioè il 16,2% in meno rispetto a febbraio 2020, pre-pandemia. Considerando i primi due mesi complessivamente il calo è stato dell' 11,3%. Il traffico container è sceso a 210.014 teu a febbraio, il 9,2% in meno rispetto allo stesso mese del 2020 e il dato progressivo dei primi due mesi dell' anno segna -5,1%. Sempre in sofferenza, il settore passeggeri registra un crollo del 77,4% con 27.920 passeggeri a febbraio 2021. A stare peggio sono le crociere, -91,5% (che significa in tutto 6.693 passeggeri trasportati) a causa delle misure restrittive legate agli spostamenti sul territorio. I traghetti segnano -53,3% con 21.227 passeggeri trasportati. Il traffico convenzionale si assesta poco al di sotto dei volumi di febbraio 2020, migliorano i traffici dry bulk (+15,8% rispetto a febbraio 2020) e le rinfuse liquide di oli vegetali e vino (+153%) mentre gli olii minerali chiudono in calo del 36,6%. Per quanto riguarda il bacino di Genova i traffici complessivi sono diminuiti del 9%, e segna -26,1% il bacino di Pra'. In totale nel porto di Genova (bacino di Genova più Pra') i teu sono calati del 12,2% e i passeggeri del 66,6% (- 85% le crociere e -45,3% i traghetti). (ANSA).



Porti Genova e Savona: container ok, rinfuse già, passeggeri azzerati

GENOVA - E' un bilancio in chiaro scuro quello dei porti di Genova e Savona per il mese di febbraio. Il dato positivo è il segno più per il traffico container negli scali di Savona e Vado Ligure che fa registrare un +93,2% di teu (si passa dalle 15mila teu del febbraio 2020 alle quasi 30mila attuali). Va meno bene a Genova dove si segna un calo del 9,2% (dalle 231mila teu del febbraio 2020 alle 210mila del febbraio 2021). Mentre i dati per quanto riguarda il bilancio dei primi due mesi dell' anno vede un calo complessivo del 5% del traffico container rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Per quanto riguarda il traffico merci i porti savonesi fanno segnare un calo del 7,03% rispetto allo stesso periodo del 2020 (da 2,6 milioni a 2,1 milioni di merci in movimento). Segno meno anche nello scalo portuale genovese con una perdita del 6,5% dei traffici rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il traffico commerciale fa registrare un calo dell' 11,2% . Impennata a Genova del traffico industriale che fa segnare un +47,8% nel solo mese di febbraio rispetto al febbraio 2020. A Savona rinfuse solide in negativo con un calo del 10,5% mentre le rinfuse liquide fanno segnare un negativo del 27,4%. Nello specifico petrolio greggio e prodotti raffinati segnano rispettivamente un meno 28,4% e 15,3%. A Genova reggono le rinfuse solide (+10,1%) rispetto allo stesso dato dei primi due mesi del 2020. Numeri condizionati dall' emergenza Covid che va avanti da ormai un anno e che ha nei fatti azzerato il traffico passeggeri. A Genova rispetto al febbraio 2020, quando la pandemia stava per esplodere, si registra un calo del 77% passando dai 123mila ai quasi 28mila attuali prevalentemente in movimento dai traghetti (-50%) con le crociere che fanno segnare un meno 97%. Il bacino portuale genovese vede un calo delle movimentazioni complessive dell' 8,3% . Il **porto** di Pra' segna un calo del 21,4% mentre quello di Vado Ligure chiude i primi due mesi del 2021 con un +42,3% rispetto all' inizio anno del 2020. Infine lo scalo portuale di Savona che resta in linea con i dati dello scorso anno, segnando a febbraio un +3,9% rispetto al febbraio 2020.

The screenshot shows the website's navigation bar with categories like Genova, Liguria, Piemonte, and others. The main headline reads 'SEGUI IN DIRETTA LE GARE DEL RALLY DI SANREMO'. Below it, the article title is 'Porti Genova e Savona: container ok, rinfuse giù, passeggeri azzerati' dated 'venerdì 02 aprile 2021'. The article text is partially visible, starting with 'GENOVA - E' un bilancio in chiaro scuro quello dei porti di Genova e Savona per il mese di febbraio...'. To the right of the article, there are several advertisements: 'TU SALI COSA È SUCCESSO OGGI IN LIGURIA', 'I NOSTRI BLOG' featuring 'GRIF HOUSE' and 'SAMPLACE', and a 'Video' section with a thumbnail for 'Porti e Città, puntata del 26 marzo'.

Concorso per due Piloti del porto di Genova, riconvocata la preselezione

GENOVA - Riconvocazione della fase preselettiva del concorso Piloti del porto di Genova per n. 2 posti indetto dalla Capitaneria di Porto di Genova. Ne dà comunicazione in una nota la Direzione marittima della Liguria- Capitaneria di Porto di Genova. Pertanto i concorrenti già convocati lo scorso anno sono chiamati a ripetere la prova di preselezione che si svolge il 20 aprile ore 11.30, Sala Maestrale dei Magazzini del Cotone a Genova. Il maxi-concorso per i due posti nel Corpo dei Piloti è stato riconvocato poichè il TAR della Liguria, con sentenza pubblicata il 28/12/20, aveva annullamento la precedente prova, sostenuta il 2 luglio 2020, in seguito al ricorso presentato da un candidato. La sentenza, come specificato dalla Capitaneria di porto di Genova: "Pur rigettando la maggior parte dei motivi addotti, il Tribunale Amministrativo Regionale aveva riconosciuto un difetto formale nella procedura concorsuale, che aveva prodotto l'annullamento della sola prova preselettiva".



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Riconvocata a Genova la prova preselettiva del concorso per piloti del porto

La Capitaneria di porto ricorda che la selezione sostenuta il 2 luglio dello scorso anno è stata oggetto di ricorso da parte di alcuni concorrenti

A **Genova** è stata riconvocata la fase preselettiva del concorso per Piloti del **porto**, in seguito all' annullamento da parte del TAR della precedente prova. Lo annuncia in una nota la Direzione marittima della Liguria - Capitaneria di **porto** di **Genova**, che ricorda infatti come la prova sostenuta il 2 luglio dello scorso anno sia stata oggetto di ricorso da parte di alcuni concorrenti. Convocazione prova preselettiva Pur rigettando la maggior parte dei motivi adottati, il Tribunale Amministrativo Regionale aveva riconosciuto un difetto formale nella procedura concorsuale, che aveva prodotto l' annullamento della sola prova preselettiva. Con il nuovo provvedimento dunque i concorrenti - già convocati lo scorso anno - sono chiamati a ripetere la prova preselettiva che si terrà il giorno 20 aprile alle ore 11.30, presso la Sala Maestrale dei Magazzini del Cotone in **Genova**.



Pitto (spedizionieri Genova) lancia l'allarme: Troppi servizi di linea sono in ritardo

Genova Oltre all'impennata dei noli, è diminuita la percentuale di servizi di linea che arrivano puntuali. Si è passati dall'80 al 45%. Questi fenomeni possono creare problemi per i prodotti a minor valore aggiunto. Se da un lato è vero che cinque anni fa il costo del trasporto marittimo era irrisorio, oggi non si sa più quando si potrà mettere a bordo la merce e i tempi di consegna possono diventare infiniti. Se si vuole caricare rapidamente va pagato un nolo premium, altrimenti col nolo normale tocca aspettare un mese: lo ha dichiarato al Secolo XIX il presidente degli spedizionieri genovesi, Alessandro Pitto.



Shipping Italy

Genova, Voltri

San Giorgio del Porto si prepara a demolire a Genova la sua prima nave cargo

Dopo quella della Costa Concordia, terminata nel 2017, San Giorgio del Porto tornerà a breve a occuparsi nuovamente di una demolizione nel suo stabilimento genovese. Nel 2019 il cantiere ha rilevato a questo scopo da Italcementi la Mar Grande, cement carrier del 1970, battente bandiera italiana, lunga 95,77 metri e con 2.876 tonnellate di stazza lorda. La nave si trova da tempo nel capoluogo ligure e i lavori per il suo smantellamento spiegano dalla società, che ha anche depositato un avviso per procedere alla demolizione volontaria saranno avviati nei prossimi mesi. Quasi certamente inoltre l'attività non resterà un caso isolato. Con ogni probabilità San Giorgio del Porto si vedrà aggiudicare a breve anche la gara per lo smaltimento del relitto della Theodoros, la nave cisterna del 1967 ferma da anni nel porto di Genova e attualmente ormeggiata a Calata Gadda. Il bando emanato dalla **AdSP** dello scalo per la sua demolizione (del valore di circa 978mila euro) prevede infatti come condizione necessaria per partecipare alla gara l'iscrizione nella list of European Ship recycling facilities di cui al Reg. EU 1257/2013 (ovvero la lista di cantieri navali di demolizioni stilata e approvata dalla Commissione Europea), un requisito che in Italia possiede solo la società di Ferdinando Garré e che nelle vicinanze hanno solo alcune strutture di Aliaga, in Turchia (un trasferimento nelle quali via rimorchio risulterebbe però troppo rischioso e oneroso). Dopo diverse proroghe, la procedura è scaduta lo scorso 24 marzo e mentre sulla nave procedono i sopralluoghi è ora in corso di aggiudicazione.



TrasportoEuropa

Genova, Voltri

Come il blocco di Suez colpirà il trasporto italiano

L'incaglio della portacontainer Ever Given che per quasi una settimana ha impedito il transito navale lungo il canale di Suez potrebbe colpire in maniera rilevante soprattutto l'export delle merci dall'Italia, col 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. Questo è emerso da un webinar sul tema organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, cui hanno preso parte i rappresentanti delle associazioni di categoria interessate. Circa 370, di cui almeno un centinaio portacontainer, sono le navi che erano in coda quando la Ever Given è stata liberata e che quindi transiteranno nel corso di questa settimana da una parte all'altra del canale per giungere poi a destinazione. Stefano Messina (Assarmatori) ha spiegato che le compagnie di navigazione operanti 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 prima di smaltire il picco di container che verranno sbarcati in poche giornate nei porti. 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 proprio per evitare il rischio di assegnare container a spedizioni che poi dovranno essere imbarcate su navi non previste in arrivo a breve in Italia. 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 anche loro 'qualche problema che potrebbe sorgere per i carichi in export' dall'Italia via mare. Paolo Cornetto (Vado Gateway) ha confermato che le compagnie marittime 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 di container. Cornetto ha espresso preoccupazione per la situazione di congestione del trasporto stradale che già normalmente 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





TrasportoEuropa

Genova, Voltri

in mare) 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. Nicola Capuzzo © TrasportoEuropa - Riproduzione riservata.

il problema

Code e caos ai varchi portuali, c'è una soluzione

Nelle prossime settimane confronto in commissione consiliare fra tutti gli operatori per garantire una migliore gestione

LAURA IVANI

La Spezia Un confronto sul caos e sulle code ai varchi portuali dei giorni scorsi tra amministrazione comunale, autotrasportatori, associazioni di categoria, autorità di sistema portuale e terminalisti. È quello a cui si potrebbe arrivare, nelle prossime settimane, in sede di commissione consiliare alla Spezia.

Perché l'idea è che la gestione abbia avuto delle pecche. E che occorre subito correre ai ripari, perché con l'aumento dei traffici la situazione potrebbe tornare a creare non pochi disagi. Ai lavoratori e ai cittadini.

Ieri il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva ha incontrato Cna Fita e Confartigianato Trasporti.

Un nuovo confronto, su un tavolo di lavoro che è stato aperto tra associazioni e via del Molo proprio sui problemi legati all'autotrasporto. Nelle scorse settimane, in corrispondenza dell'arrivo di diverse navi, la situazione è esplosa. Le richieste delle associazioni sono chiare. Una zona polmone, di supporto ai lavoratori che possa fare da filtro e assicurare servizi a questi lavoratori. Ma anche la possibilità di ricevere i contenitori vuoti direttamente a Santo Stefano Magra e non più al terminal spezzino. Questo consentirebbe di evitare che lungo file di camion entrino in città per il ritiro dei container vuoti, che invece potrebbero essere spediti nel retroporto via treno. Riducendo anche i costi a carico delle aziende di trasporto.

Disappunto è stato espresso poi, a margine della riunione, perché gli autotrasportatori non sono stati informati tempestivamente dal terminal della chiusura di un'area per lavori. Creando disagi e intasamenti. Affrontate poi le «problematiche degli Stagnoni dove, non più tardi di una settimana fa, si sono riprodotte le stesse difficoltà tipiche dei periodi di maggior traffico portuale con code interminabili di tir fino all'uscita della galleria Fresonara e tempi di attesa di più di quattro ore per gli autisti» denunciano le associazioni.

Sommariva ha già effettuato un sopralluogo sull'area, disponendo anche la presenza stabile di due addetti per monitorare gli ingressi e ordinare il traffico. «Un approccio pragmatico ma con una visione strategica complessiva» plaudono Giuliana Vatteroni di Cna Fita e Nicola Carozza di Confartigianato -. Ciò ci rassicurava e convinto anche in virtù dell'attenzione dimostrata verso il settore, considerato finora troppo spesso come l'anello debole della catena».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cna e Confartigianato incontrano l' Authority «Stagnoni, soluzione ok»

LA SPEZIA Cna Fita e Confartigianato Trasporti hanno incontrato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva. Nell' occasione è stato aperto un tavolo di lavoro dedicato alle problematiche dell' autotrasporto. Oltre a Sommariva, hanno partecipato il presidente di Cna Fita La Spezia Stefano Crovara e la referente sindacale Giuliana Vatteroni, il presidente di Confartigianato Trasporti La Spezia Stefano Ciliento e il referente sindacale Nicola Carozza, Luca Perfetti e Davide Vetralla in affiancamento tecnico al presidente AdSP. Le associazioni di categoria esprimono «apprezzamento per il percorso intrapreso anche nel metodo, ovvero sviscerando un problema alla volta e scomponendolo fino ai minimi dettagli per capire da dove partire per trovare una soluzione fattibile e che, al contempo, produca anche un miglioramento complessivo di tutta la logistica **portuale**».

Il primo tema che è stato affrontato riguarda i container vuoti: da come e dove avviene oggi il ritiro, ai tempi ed i costi che l' attuale organizzazione produce, ovvero costi aggiantivi per le imprese e tempi più lunghi per gli autisti, sino al maggior traffico sull' asse stradale di via Carducci e sul raccordo autostradale Santo Stefano - La Spezia. Si è passati, poi alle problematiche degli Stagnoni dove, non più tardi di una settimana fa, si sono riprodotte le stesse difficoltà tipiche dei periodi di maggior traffico **portuale** con code interminabili di Tir fino all' uscita della galleria Fresonara e tempi di attesa di più di quattro ore per gli autisti. Anche in questo caso, le associazioni si ritengono molto soddisfatte perchè l' AdSp, non solo ha già effettuato più di un sopralluogo nell' area, ma ha già messo in maniera stabile due persone a monitorare l' ingresso degli Stagnoni per ordinare il traffico corrente ma soprattutto per verificare la possibilità di una migliore organizzazione degli spazi.



Il Da Vinci in rotta per il Mirabello

Accordo sulla location per l'esposizione del sommergibile da musealizzare. Peracchini: «Il Comune di crede»

LA SPEZIA Le parole fanno storia e, al netto di complicazioni, aprono nuovi orizzonti nel golfo-culla della subacquea e della costruzione dei sommergibili. Sono quelle, meditate, del sindaco della Spezia Gianluigi Peracchini.

«Abbiamo avuto un' importante riunione al Comando Marittimo Nord sulla musealizzazione del sommergibile Da Vinci...». C' erano, oltre al padrone di casa, l' ammiraglio Giorgio Lazio, il presidente dell' **Autorità** del **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva, l' assessore al turismo Maria Grazia Frijia e l' ammiraglio Dino Nascetti che da anni si sta cimentando negli studi tecnici per la musealizzazione del Da Vinci, 'calato' di volta in volta in varie location in relazione alle complicazioni maturate in corso d' opera (dall' Arsenale alla Calata Paita, dal molo Italia alla Revel, fino al Mirabello).

«La riunione - spiega il sindaco - si era resa necessaria perché, dopo il diniego della Marina Militare a posizionare il Da Vinci nel primo molo del Circolo Ufficiali, abbiamo verificato la disponibilità dell' **Autorità Portuale** di posizionarlo alla radice del Molo Mirabello. E' arrivato l' assenso e di questo stiamo grati al dottor Sommariva».

Cosa succederà ora?

«Fondamentale sarà ora procedere col preventivo dei costi che stenderemo nelle prossime settimane e trovare un gestore museale del sommergibile come richiesto dalla Marina Militare. Per quanto riguarda il Comune della Spezia, le risorse sono confermate anche quest' anno in bilancio per questo importante progetto turistico».

Sarà la volta buona?

«L' Amministrazione - afferma Peracchini - crede fortemente nella musealizzazione del Da Vinci perché, con essa, si andrebbe a costruire un percorso turistico in perfetto dialogo con la valorizzazione della storia della Città prearsenale e arsenale su cui abbiamo particolarmente investito in questi anni. Il sommergibile musealizzato Da Vinci sarebbe il fiore all' occhio di tutta la Liguria perché sarebbe il primo a essere visitabile anche da persone con disabilità. A differenza di quello genovese, sarebbe posizionato in semi galleggiamento, per consentire lo spostamento in qualsiasi momento per la sicurezza e per la manutenzione periodica. Un' occasione più unica che rara che non possiamo disperdere: la sinergia tra istituzioni è tutto e rinnovo alla Marina la disponibilità a firmare un protocollo d' intesa quanto prima». Insomma, un impegno importante, che fa seguito a quello annunciato, due giorni fa, dal presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** Mario Sommariva alla commissione consiliare Lavoro e Sviluppo economico.

Spiega il consigliere Oscar Teja che aveva sollecitato la convocazione: «Sommariva ha confermato lo stanziamento di circa 800mila euro per il progetto di musealizzazione del sommergibile Da Vinci; un progetto in cui credo fortemente per far fare un salto di qualità alla nostra città». Lo stanziamento è ancorato alla futura presenza del battello in area demaniale (diversamente l' Adsp non potrebbe investire nelle aree militari).

«Oggi - dice l' assessore al turismo Maaria Grazia Frijia - ci sono tutti gli elementi per consentire



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

alla nostra città di diventare una meta turistica in grado di offrire al visitatore un paesaggio meraviglioso fatto di mare e collina, una tradizione enogastronomica unica, ed un racconto culturale capace di valorizzare la storia e l'identità della nostra Spezia». Buoni propositi anche per scongiurare che il Da Vinci possa prendere altre strade: è ambito, ad esempio, dal Comune di Catanzaro. La disponibilità di sommergibili dismessi dalla Marina vanno comunque oltre e, a fronte a progetti credibili e sostenibili, i comuni 'concorrenti' potrebbero centrare gli obiettivi in parallelo.

Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Citta della Spezia

La Spezia

Teja raggianti: "Da Sommariva un pragmatismo che fa ben sperare"

La Spezia - "Bene, anzi benissimo, l' audizione svolta su mia richiesta nella Commissione Lavoro e Sviluppo Economico con il nuovo Presidente dell' **Autorità Portuale** Mario Sommariva. La richiesta è nata innanzitutto nel poter dare il benvenuto istituzionale al nuovo Presidente ed auguragli un sincero in bocca al lupo nelle sue future attività, ma anche per poter avere una prospettiva sullo sviluppo dell' area **portuale** spezzina. Ho deciso di procedere con questa richiesta anche per comprendere ed approfondire varie questioni che interessano alla cittadinanza, quali la concessione Contship, il futuro di Calata Paita e del Molo Crociere e la svolta sostenibile e "verde" del porto. Pragmatismo, visione del futuro e competenza, questo il senso che ho percepito dalla relazione del Presidente Sommariva. Esprimo anche il mio più vivo consenso anche per la conferma da parte dell' **Autorità Portuale** dello stanziamento di circa 800mila euro per il progetto di musealizzazione del sommergibile Da Vinci, un progetto su cui credo fortemente per fare un salto di qualità alla nostra città, non solo in ambito culturale". Oscar Teja Consigliere Comunale della Spezia Venerdì 2 aprile 2021 alle 10:12:51 Redazione.



Aperto un tavolo sulle problematiche dell'autotrasporto

La Spezia - Cna Fita e Confartigianato Trasporti hanno incontrato il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva. È stato aperto un vero e proprio tavolo di lavoro dedicato ad affrontare le problematiche dell' autotrasporto. All' incontro hanno partecipato, oltre al Presidente Sommariva, il Presidente di Cna Fita La Spezia Stefano Crovara e la referente sindacale Giuliana Vatteroni, il Presidente di Confartigianato Trasporti La Spezia Stefano Ciliento e il referente sindacale Nicola Carozza, e il dottor Luca Perfetti e l' ingegnere Davide Vetralla in affiancamento tecnico al Presidente AdSP. Le associazioni di categoria esprimono apprezzamento per il percorso intrapreso anche nel metodo, ovvero sviscerando un problema alla volta e scomponendolo fino ai minimi dettagli per capire da dove partire per trovare una soluzione fattibile e che, al contempo, produca anche un miglioramento complessivo di tutta la logistica **portuale**. Il primo tema che è stato affrontato riguarda i containers vuoti: da come e dove avviene oggi il ritiro, ai tempi ed i costi che l' attuale organizzazione produce, ovvero costi aggiuntivi per le imprese e tempi più lunghi per gli autisti, sino al maggior traffico sull' asse stradale di via Carducci e sul raccordo autostradale Santo Stefano - La Spezia Si è passati, dunque, alle problematiche degli Stagnoni dove, non più tardi di una settimana fa, si sono riprodotte le stesse difficoltà tipiche dei periodi di maggior traffico **portuale** con code interminabili di Tir fino all' uscita della galleria Fresonara e tempi di attesa di più di quattro ore per gli autisti. Anche in questo caso, le associazioni si ritengono molto soddisfatte perchè l' AdSp, non solo ha già effettuato più di un sopralluogo nell' area, ma ha già messo in maniera stabile due persone a monitorare l' ingresso degli Stagnoni per ordinare il traffico corrente ma soprattutto per verificare la possibilità di una migliore organizzazione degli spazi. "Insomma, un approccio pragmatico ma con una visione strategica complessiva con una forte consapevolezza del ruolo di regia che deve svolgere l' **Autorità di Sistema Portuale** - commentano Giuliana Vatteroni di Cna Fita La Spezia e Nicola Carozza di Confartigianato La Spezia - che ci ha rassicurato e convinto anche in virtù dell' attenzione dimostrata verso il settore, considerato finora troppo spesso come l' anello debole della catena senza mai valutare dovutamente che ogni parte, qualunque essa sia, è indispensabile per tenerla insieme". Venerdì 2 aprile 2021 alle 17:40:48 Redazione.



Porto della Spezia, al via trasferimento delle barche alla darsena Pagliari

LA SPEZIA - Al via il trasferimento di 800 imbarcazioni e dei 12 concessionari dalle storiche marine del Canaletto e di Fossamastra alla Spezia nella nuova darsena di Pagliari. Società sportive, pescatori e muscolai sono trasferite sul molo, e nelle aree immediatamente adiacenti, da cui partirono le navi Fede e Fenice con a bordo oltre un migliaio di superstiti ebrei dai campi di concentramento dopo l'ultima guerra. Sulla banchina è stato creato un percorso della memoria, ma anche strutture che ospiteranno le attrezzature dei concessionari. I concessionari avranno da domani due mesi di tempo per fare il trasloco, liberando così un'area fondamentale per l'attuazione del piano regolatore **portuale** che prevede il tombamento del terzo bacino. Dopo anni di ricorsi da parte di concessionari e associazioni, che si opponevano al trasferimento, con il pronunciamento del Consiglio di Stato lo scorso anno la questione è stata risolta. L'intervento è stato eseguito dalla società Trevi Spa e si trova all'inizio del Miglio Blu, in cui sono concentrate le eccellenze della cantieristica e della nautica. La marina di Fossamastra, per il momento, trasferirà solo le imbarcazioni e non la parte a terra in quanto le aree a lei dedicata devono essere ancora realizzate in attesa che un privato liberi gli spazi. Durante i 60 giorni di trasferimento l'accesso al molo Pagliari sarà consentito solo ai concessionari per ragioni di sicurezza. "Si conclude un lungo processo che consentirà l'avvio di molti importanti progetti inseriti nel piano regolatore **portuale** e funzionali alla realizzazione di uno scalo moderno e competitivo - ha detto il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva** -. Attraverso la razionalizzazione degli spazi all'interno dell'area **portuale**, ciascuna specializzazione potrà operare in maniera più efficiente e sicura, eliminando le interferenze tra le aree operative commerciali e quelle dedicate alla nautica da diporto e al tempo libero che rivestono un grande valore per la cittadinanza e alle quali l'AdSP presta la massima attenzione".

Porto della Spezia, al via trasferimento delle barche alla darsena Pagliari

mercoledì 31 marzo 2021

LA SPEZIA - Al via il trasferimento di 800 imbarcazioni e dei 12 concessionari dalle storiche marine del Canaletto e di Fossamastra alla Spezia nella nuova darsena di Pagliari. Società sportive, pescatori e muscolai sono trasferite sul molo, e nelle aree immediatamente adiacenti, da cui partirono le navi Fede e Fenice con a bordo oltre un migliaio di superstiti ebrei dai campi di concentramento dopo l'ultima guerra. Sulla banchina è stato creato un percorso della memoria, ma anche strutture che ospiteranno le attrezzature dei concessionari.

I concessionari avranno da domani due mesi di tempo per fare il trasloco, liberando così un'area fondamentale per l'attuazione del piano regolatore portuale che prevede il tombamento del terzo bacino. Dopo anni di ricorsi da parte di concessionari e associazioni, che si opponevano al trasferimento, con il pronunciamento del Consiglio di Stato lo scorso anno la questione è stata risolta. L'intervento è stato eseguito dalla società Trevi Spa e si trova all'inizio del Miglio Blu, in cui sono concentrate le eccellenze della cantieristica e della nautica. La marina di Fossamastra, per il momento, trasferirà solo le imbarcazioni e non la parte a terra in quanto le aree a lei dedicate devono essere ancora realizzate in attesa che un privato liberi gli spazi. Durante i 60 giorni di trasferimento l'accesso al molo Pagliari sarà consentito solo ai concessionari per ragioni di sicurezza. "Si conclude un lungo processo che consentirà l'avvio di molti importanti progetti inseriti nel piano regolatore portuale e funzionali alla realizzazione di uno scalo moderno e competitivo - ha detto il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva -. Attraverso la razionalizzazione degli spazi all'interno dell'area portuale, ciascuna specializzazione potrà operare in maniera più efficiente e sicura, eliminando le interferenze tra le aree operative commerciali e quelle dedicate alla nautica da diporto e al tempo libero che rivestono un grande valore per la cittadinanza e alle quali l'AdSP presta la massima attenzione".

Approfondimenti

- Il nuovo Scoglio: con Elicon e Tm, sperimenta le potenzialità del 5G
- La Primocanal: l'immagine di Vincenzo Nebbi all'AdSP di Genova
- Una gita su (vecchie da soli), di corsa e in bici innuove. I parchi giochi sono aperti (1)
- Prima: il vescovo Tasca a Primocanal: "Patto collettivo per il lavoro e la casa, il Porto di Genova resta fondamentale"

Video

- Maretti, i vertici Elicon in imbarcazioni lavoratrici
- Dedica con i rigolotti, il pediatra Ferrando: "Mascherine indossate e filtrate aperte"
- Pescare, il vescovo Tasca a Primocanal: "Patto collettivo per il lavoro e la casa, il Porto di Genova resta"

I DATI DEI PRIMI DUE MESI DEL 2021

Porto di Ravenna, i traffici sono in calo ma non c'è il crollo: ripresa più vicina

Il dato comparato con gli ultimi due mesi in assenza di pandemia lascia ottimisti gli operatori

ANDREA TARRONI

RAVENNA Traffici portuali, la ripresa non pare lontana. I dati di gennaio avevano in qualche modo sbalordito, con un "rimbalzo" che metteva il segno più anche rispetto al primo mese del 2020, quando la pandemia ancora non c'era. La crisi sanitaria era poco rilevante anche nel febbraio scorso, e infatti i dati si attestano su un più atteso calo di circa il dieci per cento. In generale, il primo bimestre ha una flessione più bassa del previsto e ora marzo promette dati incoraggianti. L'aggregato di gennaio/febbraio 2021 ha registrato una movimentazione complessiva pari a 3.697.510 tonnellate, in calo del 3,4% rispetto lo stesso periodo del 2020; gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 3.114.431 (-4,8%) e a 583.079 (+5,3%) tonnellate.

Il mese di febbraio, in particolare, ha movimentato complessivamente 1.782.241 tonnellate in calo, per l'esattezza, del 10,3% rispetto al mese di febbraio 2020.

Analizzando le differenti tipologie di merci si vede che nel periodo gennaio - febbraio 2021, rispetto ai primi due mesi dello scorso anno, le merci secche con una movimentazione pari a 3.051.796 tonnellate - sono calate dell'1,8% e, nell'ambito delle stesse, le merci in container presentano un calo del 4,0% mentre le merci su rotabili del 5,8%. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 645.714 tonnellate - hanno registrato nel 1° bimestre del 2021 una diminuzione del 10% rispetto lo stesso periodo dell'anno precedente. Le prime stime per il mese di marzo, tuttavia, prospettano una decisa inversione di tendenza verso l'auspicata ripresa, tale da riportare in positivo il risultato del 1° trimestre 2021 sia nella movimentazione complessiva che in molte categorie (concimi, materiali da costruzione, petroliferi e combustibili). Per quanto riguarda le categorie merceologiche il mese di febbraio ha registrato un'ottima performance sia nei materiali da costruzione, con quasi 420.000 tonnellate movimentate (+32,8%), sia nelle materie prime ceramiche, con circa 370.000 tonnellate movimentate (+33%). Ottima performance nel 1° bimestre del 2021 anche per i semirimorchi con 10.981 pezzi movimentati (+11,4%), di cui 5.665 nel mese di febbraio (+8,3%), e per le vetture, con 2.548 pezzi (+123,5%), di cui 1.576 nel solo mese di febbraio (+99% rispetto lo stesso mese del 2020). Anche per i contenitori il 1° bimestre del 2021 si chiude in positivo, con 32.547 TEUs (+1,8% sullo stesso periodo 2020), anche se il mese di febbraio (16.766 TEUs) ha registrato un calo del 7,2% rispetto lo stesso mese del 2020, ma le prime stime per il mese di marzo prospettano per i contenitori un'ottima performance, superiore ai 20.000 TEUs, prospettando con la chiusura del 1° bimestre del 2021 il ritorno - se non il superamento - ai volumi del 2019 ante pandemia.



Treno con carico record di coils dallo scalo per l'industria tedesca

RAVENNA Una novità positiva che, in piena pandemia, serviva e che dimostra come, con l'intermodalità, il porto di Ravenna possa sempre più risultare un riferimento per la Mitteleuropa.

E' la stessa **Autorità portuale** infatti a registrare come, per la prima volta, si sia registrata la partenza «di un treno di coils dallo stabilimento Marcegaglia con un carico "record" in Italia (per il peso trasportato di 2500 tonnellate e 31 carri), destinato a dire nire la modalità ordinaria per DB Cargo Italia, confermando l'importanza della modalità ferroviaria per la competitività dello scalo».

Il treno è partito da Ravenna nella notte fra venerdì e sabato.

Lasciata la città romagnola alle 3.55, il convoglio è arrivato a Chiasso. Ha poi compiuto lo smistamento nella città svizzera alle 10.50 da dove ha proseguito alla volta di Mannheim rifornendo diverse aziende nei dintorni della città tedesca, polo della siderurgia e della meccanica. AN.TA.

Economia&Regione -3,4%
L'andamento del settore nel primo trimestre 2021 rispetto al primo trimestre 2020

I DATI DEI PRIMI TRE MESI DEL 2021
Porto di Ravenna, i traffici sono in calo ma non c'è il crollo: ripresa più vicina
Il dato comparato con gli ultimi due mesi in assenza di pandemia lascia ottimismo gli operatori

Treno con carico record di coils dallo scalo per l'industria tedesca

Imballaggi biocompostabili il boom dei prezzi colpisce aziende agricole e consumatori

Draga ecologica, a maggio i lavori nel Candiano

Aggiudicati i lavori a Fincantieri per circa 9 milioni. A marzo il terminal registra +11% di movimentazioni

Inizierà tra un mese il dragaggio del fondale nel tratto di Canale Candiano compreso tra San Vitale e Marcegaglia. L' **Autorità di sistema portuale** ha aggiudicato i lavori a Fincantieri Dragaggi Ecologici per un importo di circa 9 milioni di euro.

Dopo Pasqua è in programma la firma del contratto, l' inizio dei lavori è previsto nella prima settimana di maggio non appena ottenute le autorizzazioni ambientali. La prima zona di escavo sarà l' area della cosiddetta 'spiaggetta' davanti al Terminal container, in questo tratto di fondale la draga opererà per 6 mesi.

Successivamente si sposterà a San Vitale per circa un mese.

Quindi, in avanzporto e nel bacino di evoluzione del terminal crociere.

Fincantieri utilizzerà la nuova draga ecologica che consente l' asportazione dei sedimenti senza contatto con il fondale, per evitare fuoriuscite di materiale. La notizia farà certamente piacere al Tcr, molto preoccupato per la presenza della 'spiaggetta', in un momento dove l' andamento commerciale è particolarmente positivo e reduce da un mese di marzo molto buono, con una crescita che sfiora l' 11%. L' **Autorità di sistema portuale** ha infatti reso noti i dati sulla movimentazione di gennaio e febbraio, mentre circolano anticipazioni di marzo. I primi due mesi dell' anno registrano una movimentazione complessiva pari a 3,7 milioni di tonnellate, in calo del 3,4% rispetto lo stesso periodo del 2020; gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 3.114.431 (-4,8%) e a 583.079 (+5,3%) tonnellate. Il mese di febbraio, in particolare, ha movimentato complessivamente 1.782.241 tonnellate, in calo del 10,3% rispetto al mese di febbraio 2020. I prodotti metallurgici perdono il 15,8%, l' agroalimentare il 24,2%. In compenso c' è una buona ripresa dei materiali da costruzione (+16,3%), dei concimi (+35,5%), dei prodotti chimici (+25%). Ottima performance primo bimestre anche per i semirimorchi del T&C con 10.981 pezzi movimentati (+11,4%). Per i contenitori (il dato è cumulativo e non distingue tra terminal) il bimestre si chiude in positivo, con 32.547 TEUS (+1,8% sullo stesso periodo 2020). Le prime stime per il mese di marzo prevedono per i contenitori un' ottima performance, superiore ai 20mila teus, «prospettando il ritorno, se non il superamento - commenta l' Adsp - ai volumi del 2019 ante pandemia». Ieri il vicesindaco con delega al porto, Eugenio Fusignani, ha visitato i terminal del Gruppo Sapir accompagnato dai presidenti di Sapir e Tcr, Riccardo Sabadini e Giannantonio Mingozzi, e dalla responsabile commerciale di Sapir, Barbara Gelosi. Da segnalare, infine, la partenza di un treno di coils dallo stabilimento Marcegaglia con un carico record in Italia (per il peso trasportato di 2500 tonn e 31 carri), destinato a diventare la modalità ordinaria per DB Cargo Italia.

lo. tazz.

Porto, calo dei traffici nel primo bimestre 2021, ma le stime di marzo prospettano una ripresa

Nonostante il calo della movimentazione complessiva (-3,4%) alcuni settori registrano ottime performance nel periodo di gennaio-febbraio: materiali da costruzione, materie prime ceramiche e semirimorchi

Il primo bimestre del 2021 ha registrato una movimentazione complessiva pari a 3.697.510 tonnellate, in calo del 3,4% rispetto lo stesso periodo del 2020; gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 3.114.431 (-4,8%) e a 583.079 (+5,3%) tonnellate. Il mese di febbraio, in particolare, ha movimentato complessivamente 1.782.241 tonnellate, in calo del 10,3% rispetto al mese di febbraio 2020. Sono questi i dati generali diffusi dall'

Autorità di Sistema Portuale relativamente al Porto di Ravenna. Analizzando le

differenti tipologie di merci si vede che nel periodo gennaio-febbraio 2021, rispetto ai primi due mesi dello scorso anno, le merci secche - con una movimentazione pari a 3.051.796 tonnellate - sono calate dell' 1,8% e, nell' ambito delle stesse, le merci in container presentano un calo del 4,0% mentre le merci su rotabili del 5,8%. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 645.714 tonnellate - hanno registrato nel 1° bimestre del 2021 una diminuzione del 10,0% rispetto lo stesso periodo dell' anno precedente. Le prime stime per il mese di marzo, tuttavia, prospettano una decisa inversione di tendenza verso l' auspicata ripresa, tale da riportare in positivo il risultato del 1° trimestre 2021 sia nella movimentazione complessiva che in molte categorie (concimi, materiali da costruzione, petroliferi e combustibili).

Per quanto riguarda le categorie merceologiche il mese di febbraio ha registrato un'ottima performance sia nei materiali da costruzione, con quasi 420.000 tonnellate movimentate (+32,8%), sia nelle materie prime ceramiche, con circa 370.000 tonnellate movimentate (+ 33%). Ottima performance nel 1° bimestre del 2021 anche per i semirimorchi con 10.981 pezzi movimentati (+11,4%), di cui 5.665 nel mese di febbraio (+8,3%), e per le vetture, con 2.548 pezzi (+123,5%), di cui 1.576 nel solo mese di febbraio (+99% rispetto lo stesso mese del 2020). Anche per i contenitori il 1° bimestre del 2021 si chiude in positivo, con 32.547 TEUS (+1,8% sullo stesso periodo 2020), anche se il mese di febbraio (16.766 TEUs) ha registrato un calo del 7,2% rispetto lo stesso mese del 2020, ma le prime stime per il mese di marzo prospettano per i contenitori un'ottima performance, superiore ai 20.000 TEUs, prospettando con la chiusura del 1° bimestre del 2021 il ritorno - se non il superamento - ai volumi del 2019 ante pandemia. Si segnala anche la partenza da Ravenna di un treno di coils dallo stabilimento Marcegaglia dal carico "record" in Italia (per il peso trasportato di 2500 tonn e 31 carri), destinato a divenire la modalità ordinaria per DB Cargo Italia, confermando l' importanza della modalità ferroviaria per la competitività dello scalo. Il vicesindaco di Ravenna con delega al porto, Eugenio Fusignani, ha visitato venerdì 2 aprile i terminal del Gruppo Sapir accompagnato dai Presidenti di Sapir e TCR, Riccardo Sabadini e Giannantonio Mingozzi e dalla responsabile commerciale di Sapir, Barbara Gelosi. Fusignani ha colto l' occasione per congratularsi con i terminalisti che, come tutto il porto di Ravenna, sono riusciti durante la crisi pandemica a mantenere la piena operatività ed efficienza assicurando al contempo le più rigorose misure di sicurezza a garanzia di tutti gli operatori. Fusignani ha poi accolto come positivo auspicio per il rilancio dei traffici portuali le informazioni fornitigli dai rappresentanti del Gruppo Sapir riguardo l' importante accordo commerciale concluso da Sapir con Vesco per la movimentazione delle argille e i buoni segnali di ripresa della movimentazione container nel primo trimestre dell' anno.

Economia

RAVENNA TODAY

Porto, calo dei traffici nel primo bimestre 2021, ma le stime di marzo prospettano una ripresa

Nonostante il calo della movimentazione complessiva (-3,4%) alcuni settori registrano ottime performance nel periodo di gennaio-febbraio: materiali da costruzione, materie prime ceramiche e semirimorchi

Il primo bimestre del 2021 ha registrato una movimentazione complessiva pari a 3.697.510 tonnellate, in calo del 3,4% rispetto lo stesso periodo del 2020; gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 3.114.431 (-4,8%) e a 583.079 (+5,3%) tonnellate. Il mese di febbraio, in particolare, ha movimentato complessivamente 1.782.241 tonnellate, in calo del 10,3% rispetto al mese di febbraio 2020. Sono questi i dati generali diffusi dall'Autorità di Sistema Portuale relativamente al Porto di Ravenna.

Analizzando le differenti tipologie di merci si vede che nel periodo gennaio-febbraio 2021, rispetto ai primi due mesi dello scorso anno, le merci secche - con una movimentazione pari a 3.051.796 tonnellate - sono calate dell'1,8% e, nell'ambito delle stesse, le merci in container presentano un calo del 4,0% mentre le merci su rotabili del 5,8%. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 645.714 tonnellate - hanno registrato nel 1° bimestre del 2021 una diminuzione del 10,0% rispetto lo stesso periodo dell'anno precedente.

Le prime stime per il mese di marzo, tuttavia, prospettano una decisa inversione di tendenza verso l'auspicata ripresa, tale da riportare in positivo il risultato del 1° trimestre 2021 sia nella movimentazione complessiva che in molte categorie (concimi, materiali da costruzione, petroliferi e combustibili).

Per quanto riguarda le categorie merceologiche il mese di febbraio ha registrato un'ottima performance sia nei materiali da costruzione, con quasi 420.000 tonnellate movimentate (+32,8%), sia nelle materie prime ceramiche, con circa 370.000 tonnellate movimentate (+ 33%). Ottima performance nel 1° bimestre del 2021 anche per i semirimorchi con 10.981 pezzi movimentati (+11,4%), di cui 5.665 nel mese di febbraio (+8,3%), e per le vetture, con 2.548 pezzi (+123,5%), di cui 1.576 nel solo mese di febbraio (+99% rispetto lo stesso mese del 2020).

Anche per i contenitori il 1° bimestre del 2021 si chiude in positivo, con 32.547 TEUS (+1,8% sullo stesso periodo 2020), anche se il mese di febbraio (16.766 TEUs) ha registrato un calo del 7,2% rispetto lo stesso mese del 2020, ma le prime stime per il mese di marzo prospettano per i contenitori un'ottima performance, superiore ai 20.000 TEUs, prospettando con la chiusura del 1° bimestre del 2021 il ritorno - se non il superamento - ai volumi del 2019 ante pandemia.

I più letti di oggi

- 1 Calcolata il proprio patrimonio. Gestire come nel 2020 il bilancio di un'azienda italiana
- 2 C'è una nuova politica? Tutto lo scudo del bilancio e il recupero di liquidità in Borsa?
- 3 Transizione ecologica e sviluppo. Bilancio 2021 (Zingales) "Fondamentale per il futuro di Borsa"
- 4 La Camera di Commercio anticipa i conti a fine anno e ricomincia i bilanci del 2021

Porto di Ravenna. Nel primo bimestre traffici in calo del 3,4%, febbraio è nero con un -10,3% -

Ibolognesi

Sapir (foto di repertorio) Le prime stime per il mese di marzo, tuttavia, prospettano una decisa inversione di tendenza Sono stati resi noti oggi, venerdì 2 aprile, i dati relativi agli andamenti dei traffici nel **Porto di Ravenna**. Nello specifico il 1° bimestre del 2021 ha registrato una movimentazione complessiva pari a 3.697.510 tonnellate, in calo del 3,4% rispetto lo stesso periodo del 2020; gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 3.114.431 (-4,8%) e a 583.079 (+5,3%) tonnellate. Il mese di febbraio, in particolare, ha movimentato complessivamente 1.782.241 tonnellate, in calo del 10,3% rispetto al mese di febbraio 2020. Analizzando le differenti tipologie di merci si vede che nel periodo gennaio-febbraio 2021, rispetto ai primi due mesi dello scorso anno, le merci secche - con una movimentazione pari a 3.051.796 tonnellate - sono calate dell' 1,8% e, nell' ambito delle stesse, le merci in container presentano un calo del 4,0% mentre le merci su rotabili del 5,8%. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 645.714 tonnellate - hanno registrato nel 1° bimestre del 2021 una diminuzione del 10,0% rispetto lo stesso periodo dell' anno precedente. Le prime stime per il mese di marzo, tuttavia, prospettano una decisa inversione di tendenza verso l' auspicata ripresa, tale da riportare in positivo il risultato del 1° trimestre 2021 sia nella movimentazione complessiva che in molte categorie (conci, materiali da costruzione, petroliferi e combustibili). Per quanto riguarda le categorie merceologiche il mese di febbraio ha registrato un' ottima performance sia nei materiali da costruzione, con quasi 420.000 tonnellate movimentate (+32,8%), sia nelle materie prime ceramiche, con circa 370.000 tonnellate movimentate (+ 33%). Ottima performance nel 1° bimestre del 2021 anche per i semirimorchi con 10.981 pezzi movimentati (+11,4%), di cui 5.665 nel mese di febbraio (+8,3%), e per le vetture, con 2.548 pezzi (+123,5%), di cui 1.576 nel solo mese di febbraio (+99% rispetto lo stesso mese del 2020). Anche per i contenitori il 1° bimestre del 2021 si chiude in positivo, con 32.547 TEUS (+1,8% sullo stesso periodo 2020), anche se il mese di febbraio (16.766 TEUs) ha registrato un calo del 7,2% rispetto lo stesso mese del 2020, ma le prime stime per il mese di marzo prospettano per i contenitori un' ottima performance, superiore ai 20.000 TEUs, prospettando con la chiusura del 1° bimestre del 2021 il ritorno - se non il superamento - ai volumi del 2019 ante pandemia. Si segnala anche la partenza da **Ravenna** di un treno di coils dallo stabilimento Marcegaglia dal carico 'record' in Italia (per il peso trasportato di 2500 tonn e 31 carri), destinato a divenire la modalità ordinaria per DB Cargo Italia, confermando l' importanza della modalità ferroviaria per la competitività dello scalo.

The screenshot shows the website interface for Ravenna24Ore.it. The main headline reads: "Porto di Ravenna. Nel primo bimestre traffici in calo del 3,4%, febbraio è nero con un -10,3%". Below the headline is a photograph of a busy port with several large cargo ships docked at piers. To the right of the image, there are several smaller news snippets with their own headlines, such as "Focolto Covid in una RSA di Ravenna, oltre la metà degli Ozio aveva rifiutato..." and "Porto di Ravenna. Nel primo bimestre traffici in calo del 3,4%, febbraio è nero...". The website's navigation bar at the top includes "RAVENNA", "EMILIA", "LIGURIA", "CERVELLA", "CATEGORIE", and "LOCALITÀ".

Porto di Ravenna: andamento dei traffici nel primo bimestre dell' anno

Il 1 bimestre del 2021 ha registrato una movimentazione complessiva pari a 3.697.510 tonnellate, in calo del 3,4% rispetto lo stesso periodo del 2020; gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 3.114.431 (-4,8%) e a 583.079 (+5,3%) tonnellate. Il mese di febbraio, in particolare, ha movimentato complessivamente 1.782.241 tonnellate, in calo del 10,3% rispetto al mese di febbraio 2020. Analizzando le differenti tipologie di merci si vede che nel periodo gennaio-febbraio 2021, rispetto ai primi due mesi dello scorso anno, le merci secche - con una movimentazione pari a 3.051.796 tonnellate - sono calate dell' 1,8% e, nell' ambito delle stesse, le merci in container presentano un calo del 4,0% mentre le merci su rotabili del 5,8%. I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 645.714 tonnellate - hanno registrato nel 1° bimestre del 2021 una diminuzione del 10,0% rispetto lo stesso periodo dell' anno precedente. Le prime stime per il mese di marzo, tuttavia, prospettano una decisa inversione di tendenza verso l' auspicata ripresa, tale da riportare in positivo il risultato del 1° trimestre 2021 sia nella movimentazione complessiva che in molte categorie (concimi, materiali da costruzione, petroliferi e combustibili). Per quanto riguarda le categorie merceologiche il mese di febbraio ha registrato un'ottima performance sia nei materiali da costruzione, con quasi 420.000 tonnellate movimentate (+32,8%), sia nelle materie prime ceramiche, con circa 370.000 tonnellate movimentate (+ 33%). Ottima performance nel 1° bimestre del 2021 anche per i semirimorchi con 10.981 pezzi movimentati (+11,4%), di cui 5.665 nel mese di febbraio (+8,3%), e per le vetture, con 2.548 pezzi (+123,5%), di cui 1.576 nel solo mese di febbraio (+99% rispetto lo stesso mese del 2020). Anche per i contenitori il 1° bimestre del 2021 si chiude in positivo, con 32.547 TEUS (+1,8% sullo stesso periodo 2020), anche se il mese di febbraio (16.766 TEUs) ha registrato un calo del 7,2% rispetto lo stesso mese del 2020, ma le prime stime per il mese di marzo prospettano per i contenitori un'ottima performance, superiore ai 20.000 TEUs, prospettando con la chiusura del 1° bimestre del 2021 il ritorno - se non il superamento - ai volumi del 2019 ante pandemia. Si segnala anche la partenza da **Ravenna** di un treno di coils dallo stabilimento Marcegaglia dal carico 'record' in Italia (per il peso trasportato di 2500 tonn e 31 carri), destinato a divenire la modalità ordinaria per DB Cargo Italia, confermando l' importanza della modalità ferroviaria per la competitività dello scalo.

The screenshot shows the website interface for RavennaWebTV. At the top, there's a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALI, SPORT, and TURISMO. Below the navigation, there's a banner for 'Aser Onoranze Funerarie Azienda a Controllo Pubblico'. The main article title is 'Porto di Ravenna: andamento dei traffici nel primo bimestre dell'anno'. Below the title, there's a large image of a port area with many colorful shipping containers. To the right of the main image, there are several smaller thumbnail images with titles like 'Appello La Banca del Lavoro', 'Il 2 aprile il la', 'Come celebrare i centenni dell'impresa di famiglia', and '30 anni di Linea'. At the bottom right, there's a small advertisement for 'PERCHÉ CHIARA SORRIDE?' with the 'CLAI' logo.

Il Secolo XIX

Livorno

Meno zolfo nel Mediterraneo Italia capofila del piano Ue

FRANCESCO MARGIOCCO

Per tenere accesi i loro generatori elettrici, le quattrocento navi rimaste in rada fino a tre giorni fa nel Canale di Suez bruciavano ciascuna due tonnellate di combustibile al giorno, ottocento nell'insieme, immettendo nell'atmosfera, ogni giorno, quaranta tonnellate di ossido di zolfo. «Se avessero usato combustibile a basso tenore di zolfo - spiega Mario Dogliani - le tonnellate giornaliere immesse nell'aria sarebbero state poco più di una e mezza, il 98% in meno».

Non è un caso che la Commissione europea abbia intenzione, da tempo, di trasformare tutto il Mediterraneo in un'unica Emission Control Area, Eca, un'area protetta con l'obbligo per le imbarcazioni di usare solo carburante pulito. Ora Bruxelles è passata dalle intenzioni ai fatti e ha selezionato, con gara d'appalto, un gruppo di esperti. Un gruppo internazionale, a guida italiana. Capofila è l'**Autorità portuale** di Livorno e nel gruppo l'Italia è anche rappresentata da Cnr, Unimar, istituto di ricerca sulla pesca, e dal genovese Mario Dogliani che in quanto esperto, ex direttore ricerca e innovazione al Rina e ora a capo di una lobby europea delle aziende marittime che ha l'ecologia in cima alla propria agenda.

Dogliani è il responsabile tecnico di questo gruppo di consulenti. «Abbiamo tre anni per studiare l'impatto che l'Eca avrebbe sull'ambiente e sull'economia del Mediterraneo, per trovare gli strumenti finanziari che aiuterebbero le categorie più in difficoltà ad adeguarsi alla nuova normativa e per aiutare gli Stati non europei a implementare le nuove regole».

L'aspetto economico pesa. Il carburante a basso tenore di zolfo, con una percentuale di zolfo dello 0,1% o più bassa, costa circa 40 dollari a tonnellata in più del carburante normale, con un massimo di 0,5% di zolfo. Non tutti possono permetterselo. I pescatori, ad esempio, «hanno in genere un parco mezzi molto vecchio, con motori che consumano molto, e non hanno capacità d'investimento», dice Dogliani.

Sull'altro piatto della bilancia c'è però l'ambiente. Il gruppo di lavoro di Life4Medeca, questo il nome del progetto, lo descrive in un suo video promozionale: «Centinaia di migliaia di navi all'anno, 13% del traffico marittimo mondiale, 60.000 pescherecci, 650 milioni di abitanti nel 2050. Sono il Mediterraneo, e sto soffrendo». La designazione del Mediterraneo come Eca è oggetto di trattativa da qualche anno.

Gli Stati mediterranei si sono impegnati in tal senso con una dichiarazione sottoscritta a Napoli, nel dicembre 2019, dai loro governi. Le Emission control area esistenti oggi sono poche e sparse: Baltico, Mare del Nord, Caraibi, Hawaii.

In queste aree vige la regola del carburante 0,1%. Chi usa un combustibile più inquinante, con tenore di zolfo superiore, è punito con la sosta forzata della nave finché non viene messa in regola oppure, in caso di inosservanza ripetuta, con una specie di cartellino rosso, un divieto di operare per un periodo. I controlli avvengono con ispezioni a campione, nei porti, oppure, nel Baltico, con sistemi più sofisticati come droni o immagini satellitari. L'Eca del Mediterraneo sarebbe la più grande per numero di abitanti, 480 milioni, continenti, tre (Europa, Africa e Asia) e Paesi, 22, coinvolti.



Paesi in maggioranza extra-Ue, cosa che renderà tutto più difficile.

«È una priorità», avverte il presidente dell' **Autorità portuale** di Livorno, Luciano Guerrieri. «Abbiamo il dovere di intervenire, perché questi problemi globali vanno affrontati a partire dal livello locale. Dobbiamo agire per tempo, per aiutare i Paesi del Mediterraneo e l' Unione europea a definire



Il Secolo XIX

Livorno

le migliori politiche per la salvaguardia del nostro mare e della nostra società».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

il caso delle cozze inquinate

Darsena Europa, Azione striglia il ministero

livorno. Le prospettive del **porto** di **Livorno** con la Darsena Europa e la presenza di un dato anomalo delle cozze come bioindicatori di inquinamento sono finiti al centro di una interrogazione di Azione, la formazione di Antonio Calenda, per iniziativa del senatore Matteo Richetti in collaborazione con la segreteria di **Livorno** in Azione (Massimo Vitrani e Maurizio Bettini).

Obiettivo dell' iniziativa politica è sapere se: 1) la valutazione dell' analisi del campionamento «terrà conto dei dati in maniera pedissequa» oppure se si guarderà anche all'«importanza strategica dell' opera»; 2) qualora il dato dell' inquinamento sia confermato «solo in una ristretta area», si potrà «procedere con celerità alla de-perimetrazione parziale del "Sin" lasciando alle procedure più rigorose solo lo spot in cui il dato dell' inquinamento sia sensibile».

Nell' interrogazione si ricorda che «la zona in esame non è attualmente interessata da traffico marittimo», dunque «risulta verosimile» che l' eventuale fonte di inquinamento sia «esterna alle attività portuali, ipotesi peraltro avvalorata dalla circostanza che un campione inquinato è stato rinvenuto anche al di fuori del perimetro del "Sin"». A ciò si aggiunga che l' Authority ha avviato una nuova campagna per fornire elementi aggiornati agli istituti di ricerca così da «decidere sulla richiesta di de-perimetrazione del "Sin" in sede di Conferenza dei servizi». Vengono anche sottolineati: «la destinazione dei sedimenti da movimentare (cioè il riempimento di vasche di colmata per la realizzazione di infrastrutture portuali)»; l'«assenza di pregio ambientale del sito, attualmente avamposto e in futuro bacino portuale interessato da traffico marittimo»; la «mancanza di rischi sanitari per la catena alimentare», visto che non è ora consentita la pesca né lo sarà una volta convertito il bacino portuale.



Il Tirreno

Livorno

economia del mare

Il porto alla conquista di una nuova linea dall' America alla Tdt

Mignogna: è un traffico che può valere 80mila teu «Così Livorno ritorna a essere il porto degli Stati Uniti»

LIVORNO. A distanza di una manciata di giorni dal test sperimentale con la nave portacontainer Alexandra del gigante francese Cma Cgm (con il pescaggio a 11,70 metri per arrivare fino a quota meno 12), ecco che il porto di Livorno mette a segno un bel colpo: lo scalo labronico è stato inserito nel nuovo servizio "Atlantic Loop 6" (Al 6) prendendo il posto di La Spezia. A Livorno farà riferimento al terminal Tdt: la novità prenderà corpo nella prima metà di maggio.

Il nuovo collegamento ha cadenza settimanale e mette in contatto un poker di porti atlantici nordamericani (New York, Norfolk, Savannah e Miami) con una serie di scali mediterranei (oltre a Livorno, fra i porti italiani solo Genova, a cui vanno aggiunti in Francia Fos, in Spagna Algeciras, Barcellona e Valencia).

Al di là del fatto di poter contare su un nuovo collegamento, la lettera con cui Hapag Lloyd ha annunciato lo spostamento su Livorno rappresenta un segnale che vale un po' per tutto il porto: certo, ci sono mille problemi e forse anche di più ma Livorno non sta lì con le mani in mano ad aspettare il declino come una prospettiva inesorabile e scontata. Del resto, nelle ultime settimane sono andati avanti i lavori al microtunnel e sono ok escavo e resecazione che consentiranno l'ingresso di una nave da 11mila teu al terminal Lorenzini.

«Torniamo ad essere il porto degli Stati Uniti»: è questo il commento che arriva da Marco Mignogna, direttore generale di Tdt, su "Port news", la rivista online dell' Authority. Aggiungendo: «Non possiamo che essere soddisfatti di questo risultato a cui hanno contribuito in modo importante l' **Autorità** marittima, l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale e i Piloti».

Mignogna insiste sul fatto che il servizio è «velocissimo e ottimale per le ambizioni di crescita del nostro porto». Il fatto che il giro tocchi anche il porto iberico di Algeciras consentirà, a giudizio del manager del principale terminal contenitori livornese, di «intercettare nuovo traffico in import proveniente dall' Africa occidentale».

Si tratta di una iniziativa annunciata da Hapag Lloyd per un servizio settimanale che viene gestito da The Alliance (il grande patto che, oltre alla tedesca Hapag Lloyd, include la sudcoreana Hyundai Hnm, la taiwanese Yang Ming e la nipponica Ocean Network Express) e Ocean Alliance (Cma Cgm, Cosco e Oocl) insieme a Zim. A Livorno arriveranno navi di Hapag Lloyd, Cma Cgm e Oocl lunghe 334 metri e larghe quasi 43 con una capacità di carico di 8.500 teu.

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

consiglio comunale

Sos per il lavoro sulle banchine Se ne parlerà in commissione

LIVORNO. Palazzo Civico parlerà di lavoro portuale: lo farà in una seduta della commissione lavoro. È quanto emerso in una riunione on-line del consiglio comunale, prendendo le mosse da una comunicazione di Federico Mirabelli (Pd), con Aurora Trotta (Potere al Popolo) che aveva fatto mettere all'ordine del giorno una proposta di mozione sull'argomento. Tutti d'accordo i capigruppo così come l' assessora Barbara Bonciani e la presidente della commissione Francesca Pritoni (Pd).

Mirabelli è partito dal presidio di lavoratori Seatrag lunedì scorso davanti alla sede dell' Authority (saranno poi ricevuti poi dal presidente Luciano Guerrieri). Fra le proteste la denuncia della «totale assenza di regole e controlli» e il fatto che «ditte e coop prendono appalti senza applicare i contratti nazionali di settore».

Mirabelli ricorda l'atto di indirizzo proposto un anno fa («e approvato in consiglio comunale») nel segno di «una risoluta discontinuità nelle modalità di lavoro da parte del vertice dell' Authority» nella velocizzazione delle opere infrastrutturali ma anche ponendo «grande attenzione al tema del lavoro: in particolare sulla coesione sociale attraverso il governo degli esuberi strutturali e sulla salute e la sicurezza nell'ambito portuale». Per Trotta, che denuncia l'esigenza di «carichi di lavoro più leggeri», c'è da riportare il **porto** al rispetto delle norme, tenendo conto degli «equilibri sociali». Che le condizioni di lavoro sulle banchine siano «ormai inaccettabili» lo dice anche Valentina Barale (Buongiorno Livorno): ma in commissione lavoro bisogna aprire anche altri capitoli, come quello relativo a Avr. D'accordo anche il centrodestra, ma non mancano rilievi critici. Ad esempio, Costanza Vaccaro (Lega) va all'attacco della presidente della commissione: «Ben venga la discussione in commissione ma prendo atto che serve una comunicazione del Pd per far convocare la commissione, così come era stata la "passerella" sulla Darsena Europa a un deputato dem mentre in precedenza questa commissione ha lavorato pochissimo». Andrea Romiti (Fdi) invece se la prende con l'«attacco del Pd ad alcune imprese portuali».

Stella Sorgente (M5s) invoca un «maggior impegno della commissione»: ok la comunicazione di Mirabelli, però «occorre più attenzione agli atti dell' opposizione senza fare due pesi e due misure».

Pritoni tiene a difendere il lavoro della commissione. Lo fa sottolineando che il 17 marzo il nuovo presidente dell' Authority è stato ascoltato in commissione e si era insediato «da pochissimi giorni». Il 12 maggio è già in calendario - afferma - il riesame della questione Darsena Europa dopo i nuovi esami delle cozze. «Prima del 12 maggio troveremo una data per discutere di lavoro in **porto**». L' assessora Bonciani mette l'accento sull'aspetto che «ha caratterizzato il lavoro della cabina di regia **porto**-città : affrontare le questioni in nome di una visione comune di prospettiva prima che diventino emergenze». Occhi puntati, ad esempio, sull'«organico **porto**»: non è - questa la riflessione - la fotografia di quel che c'è ma uno strumento proattivo per costruire il futuro». Tradotto: la Darsena Europa sarà semiautomatizzata e operata da remoto, senza una visione l'innovazione ci travolge.

-- © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

Si firma in Comune il Patto per il lavoro

Mercoledì verrà sottoscritto il Patto per il lavoro, la competitività e la coesione sociale del sistema città porto. Il Patto sarà presentato dall' assessora al Porto Barbara Bonciani. I firmatari sono: il sindaco Luca Salvetti, l' assessora Bonciani, il presidente dell' **Adsp** Luciano Guerrieri, il presidente di Confindustria Livorno e Massa Carrara Piero Neri, Marco Mignogna (Assiterminal), Enrico Bonistalli (Asamar), Gloria Dari (Spedimar e Confetra), Massimo Angioli (CNA), Federico Barbera (Assimprese), Enzo Raugei (Ancip) Jari De Filicaia (Lega Cooperative), Giuseppe Guggiaro (Filt-Cgil), Gian Luca Vianello (Uiltrasporti) e Dino Keszei (Fit-Cisl).

24 ORE IN CITTÀ Livorno

Rigenerazione urbana, progetti per 42mila euro

Il Comune di Livorno ha approvato il Piano di Rigenerazione Urbana (PRU) che prevede investimenti per 42 mila euro. I progetti riguardano la riqualificazione di aree degradate e la creazione di nuovi spazi pubblici.

Il Municipio illuminato di blu per la giornata dell'autismo

Per la Giornata Internazionale dell'Autismo, il Comune di Livorno ha illuminato di blu il Municipio. L'iniziativa è stata organizzata dall'Associazione Italiana Autismo.

Vento forte possibili raffiche

Il meteo prevede un tempo variabile con possibili raffiche di vento. Le temperature saranno in genere miti.

Cittadini fissati: Si firma in Comune il Patto per il lavoro

Mercoledì 3 aprile, alle 10, si firmerà in Comune il Patto per il lavoro, la competitività e la coesione sociale del sistema città porto. Il Patto sarà presentato dall' assessora al Porto Barbara Bonciani.

Stazione-PalaModi bus gratuito

La nuova stazione PalaModi sarà servita da un bus gratuito. L'azienda di trasporto pubblico locale ha annunciato questa novità.

Laboratori online per le scuole

Il Comune di Livorno ha organizzato laboratori online per le scuole. Le attività saranno svolte da esperti del settore.

Raccolta rifiuti per le festività pasquali quartiere per quartiere

Il Comune di Livorno ha organizzato la raccolta rifiuti per le festività pasquali quartiere per quartiere. Le attività saranno svolte dai volontari del quartiere.

Archivio storico comunale tra documenti e segreti il primo video dedicato

Il Comune di Livorno ha realizzato il primo video dedicato all'Archivio storico comunale. Il video mostra i documenti e i segreti dell'archivio.

Livorno gli ingressi a -12 metri

LIVORNO Con l'arrivo della portacontainer Alexandra sono iniziate lunedì scorso 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, con la prospettiva di poter innalzare gli attuali limiti di pescaggio a -12 metri. La manovra, conclusasi positivamente, si colloca nel solco dell'azione intrapresa dall'Autorità marittima dice la nota dell'AdSP 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 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, c.v. 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 ha convocato una apposita riunione per verificare se fossero ancora presenti gli elementi che nel 2019 avevano consentito una sperimentazione per navi con tali caratteristiche. Ottenuto il parere favorevole dei piloti, della società di rimorchio e degli ormeggiatori, la Capitaneria si è espressa favorevolmente per una nuova sperimentazione raccomandando che le richieste siano inoltrate il prima possibile, affinché si possano valutare gli aspetti rientranti nella competenza in materia di sicurezza della navigazione». 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».

Darsena Toscana tra -12 e mammelloni

LIVORNO Piccola bella notizia quella della sperimentazione ufficiale con la Alexandra per gli ingressi in porto a -11,70. Nemmeno tanto piccola, a pensarci bene, perché se le cose nello shipping non cambieranno, andremo sempre di più a vedere mega-navi con mega-pescaggi. E se la lezione di una decina di giorni fa a Suez ha innescato qualche ripensamento nei teorici, sul piano pratico basta scorrere l'elenco delle navi in costruzione per non illuderci. Il gigantismo non molla. Tutto ciò premesso, torniamo a Livorno, in attesa della Darsena Europa: e di recente anche il commissario governativo per la sua realizzazione il neo-presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri ha dichiarato che i lavori potranno cominciare nel 2022. Ottimismo acrobatico? Guerrieri è un uomo prudente, dunque dobbiamo credergli. Ma comunque per qualche anno dovremo ancora accontentarsi della Darsena Toscana. E se davvero possiamo già puntare a un pescaggio di 12 metri all'ingresso, non saremmo poi messi così male. Posso anche aggiungere una notizia: da quello che mi risulta (ed ho fonti sicure) ci sono già stati altri ingressi a -12 precedenti all'Alexandra e non pochi: almeno una trentina nell'arco di un anno. Con tutte le precauzioni del caso, con atti di cosciente coraggio di piloti e comandanti, ma ci sono stati; e nessuno ci ha rimesso le penne. Se quindi riusciremo anche a eliminare quegli stramaledetti tubi dell'Eni e attivare il famigerato microtunnel, allargando quindi ancora un po' la strettoia del Marzocco, saremo davvero in grado di ufficializzare la soglia a -12 metri. E perché no? Un po' di più ancora Rimane il problema dei fanghi dello Scolmatore e dei Navicelli, che continuano ingloriosamente a impestare la Darsena Toscana ad ogni apertura delle porte vinciane, senza che si veda una possibilità di tombare in tempi brevi quella sciagurata via d'acqua. Dunque occhio: perché entrare a -12 metri per poi rischiare di incocciare un mammellone di fango pisano non è proprio l'ideale Antonio Fulvi



Fondi regionali per garantire accessibilità dei porti

Redazione

FIRENZE La Regione Toscana ha deciso di destinare un contributo straordinario, fino a un massimo di 50 mila euro a progetto, ai comuni gestori degli spazi portuali e delle aree pubbliche funzionali alla fruizione dei porti, per migliorare l'accessibilità dei porti di interesse regionale alle persone con ridotta mobilità. La proposta dell'assessore regionale alle infrastrutture, Stefano Baccelli è stata approvata dalla Giunta dopo che un'indagine del 2020 con il supporto del Centro regionale di accessibilità della AUSL Toscana Centro ha evidenziato alcune criticità che impediscono alle persone con ridotta capacità motoria l'accesso in autonomia ai vari porti ed approdi turistici esistenti sul territorio. Abbiamo quindi deciso di intervenire per eliminare questa criticità -spiega Baccelli- e abbattere le barriere architettoniche: per farlo siamo pronti a co-finanziare con 500 mila euro, da distribuire in tre anni, i lavori realizzati dai singoli Comuni. La Giunta ha deciso di stanziare per il contributo un massimo di 50 mila euro a progetto, destinando 100 mila euro per l'anno 2021, 200 mila per il 2022 e altri 200 mila euro per il 2023.



The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI RE' with navigation links for 'SAPORI', 'LIGURICA', 'PORTI', and 'ALTRI PORTI'. The main article title is 'Fondi regionali per garantire accessibilità dei porti' with a sub-headline 'La Toscana stanziata 500 mila euro per tre anni'. Below the title is a large aerial photograph of a port area. A text box on the page contains the following information:

FIRENZE - La Regione Toscana ha deciso di destinare un contributo straordinario, fino a un massimo di 50 mila euro a progetto, ai comuni gestori degli spazi portuali e delle aree pubbliche funzionali alla fruizione dei porti, per migliorare l'accessibilità dei porti di interesse regionale alle persone con ridotta mobilità. La proposta dell'assessore regionale alle infrastrutture, **Stefano Baccelli** è stata approvata dalla Giunta dopo che un'indagine del 2020 con il supporto del Centro regionale di accessibilità della AUSL Toscana Centro ha evidenziato alcune criticità che impediscono alle persone con ridotta capacità motoria l'accesso in autonomia ai vari porti ed approdi turistici esistenti sul territorio. Abbiamo quindi deciso di intervenire per eliminare questa criticità -spiega Baccelli- e abbattere le barriere architettoniche: per farlo siamo pronti a co-finanziare con **500 mila euro** i lavori realizzati dai singoli Comuni. La Giunta ha deciso di stanziare per il contributo un massimo di 50 mila euro a progetto, destinando 100 mila euro per l'anno 2021, 200 mila per il 2022 e altri 200 mila euro per il 2023.

ARGOMENTI CORRELATI: ACCESSIBILITÀ PORTI REGIONE TOSCANA AREE PUBBLICHE FUNZIONALI APPRODI TURISTICI

Per i futuri manager portuali sinergia Università-Authority

NUOVE OCCUPAZIONI Passa anche attraverso una collaborazione più stretta con il mondo universitario la strada intrapresa dall' **Autorità portuale** per formare nuove figure professionali esperte di logistica, trasporti e turismo con un occhio attento all' ambiente. Di questo hanno parlato nel corso di un incontro il rettore dell' Unitus (Università della Tuscia) Stefano Ubertini, il presidente dell' Adsp Pino Musolino e il coordinatore del Polo universitario di Civitavecchia Enrico Maria Mosconi. Presente anche Emilio Errigo, docente di diritto internazionale e del mare nel corso di laurea magistrale in Circular Economy.

Durante la riunione è stata evidenziata l' importanza di figure professionali capaci di gestire in modo integrato le opportunità derivanti dalle attività in mare e del porto, tenendo conto anche degli aspetti ambientali e sociali soprattutto in un momento come quello che stiamo attraversando. Si è studiato anche il modo per poter attivare forme di cooperazione per favorire nuove attività formative finalizzate alla formazione di manager soprattutto nel campo del turismo, della logistica e di quella intermodale della gestione del porto e dello shipping management. «La collaborazione con l' Università è di primaria importanza per la formazione dei futuri manager della portualità italiana. In tal senso ha sottolineato il presidente Musolino - i corsi attivati dall' Ateneo della Tuscia presso il Polo universitario di Civitavecchia rappresentano una eccellenza nel panorama universitario italiano, ora anche a livello internazionale. Per questo l' Adsp ha ribadito la propria piena disponibilità, sulla scia di quanto già fatto fin dall' inizio per i corsi di Biologia marina, a collaborare con il Polo Universitario per tutte le esigenze e le attività mirate alla ulteriore crescita dei corsi accademici e dei percorsi formativi attinenti al mondo dello shipping, del turismo e della logistica».

Collaborazione ben vista anche dal rettore dell' ateneo della Tuscia e dal coordinatore del Polo civitavecchiese. «Siamo pronti a cogliere - ha detto Ubertini, ricordando come i corsi siano calibrati sulle esigenze del mercato e garantiscano alta occupabilità dei laureati - le opportunità di cooperazione con l' **Autorità portuale**. Le migliori energie saranno concentrate sempre più su Civitavecchia anche tramite il potenziamento dell' offerta formativa a grande respiro internazionale». Pure per il professor Mosconi, che ha ricordato le ricadute positive del corso di Economia circolare, la possibilità di dialogare con l' **Autorità portuale** è un forte stimolo di impegno a costruire competenze solide per avere nuove generazioni di professionisti all' altezza della sfida della complessità degli attori nella Blu economy.

Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Polo universitario e Autorità di sistema portuale: si rafforza la sinergia

CIVITAVECCHIA - Si rinnova la collaborazione e si rafforza la sinergia tra il Polo universitario di Civitavecchia e l' **Autorità di sistema portuale** del mar Tirreno centro settentrionale. L' obiettivo è attivare sempre maggiori forme di cooperazione per favorire nuove attività formative finalizzate alla formazione di manager soprattutto nel campo del turismo, della logistica, della intermodalità e della gestione del porto e dello shipping management. Di questo hanno discusso proprio Stefano Ubertini rettore di Unitus, Pino Musolino presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro-settentrionale e Enrico Maria Mosconi coordinatore del Polo Universitario di Civitavecchia, nel corso di un incontro alla presenza anche Emilio Errigo, docente di diritto internazionale e del mare nel corso di laurea magistrale in Circular Economy. È stata evidenziata l' importanza di figure professionali capaci di gestire in modo integrato le opportunità derivanti dalle attività in mare e del porto tenendo conto anche degli aspetti ambientali e sociali soprattutto in un momento come quello che stiamo attraversando. Si è studiato anche il modo per poter attivare forme di cooperazione al fine di favorire nuove attività formative finalizzate alla formazione di manager soprattutto nel campo del turismo, della logistica e di quella intermodale della gestione del porto e dello shipping management. Il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino ha evidenziato come 'la collaborazione con l' Università sia di primaria importanza per la formazione dei futuri manager della portualità italiana. In tal senso i corsi attivati dall' Ateneo della Tuscia presso il Polo Universitario di Civitavecchia rappresentano una eccellenza nel panorama universitario italiano, ora anche a livello internazionale. Per questo l' Adsp ha ribadito la propria piena disponibilità, sulla scia di quanto già fatto fin dall' inizio per i corsi di Biologia marina, a collaborare fattivamente, per quanto rientri nelle proprie possibilità, con il Polo Universitario per tutte le esigenze e le attività mirate alla ulteriore crescita dei corsi accademici e dei percorsi formativi attinenti al mondo dello shipping, del turismo e della logistica'. Il Rettore Stefano Ubertini ha sottolineato come "l' Ateneo della Tuscia sia pronto a cogliere le opportunità di cooperazione con l' **Autorità Portuale**. Le migliori energie saranno concentrate sempre più su Civitavecchia anche tramite il potenziamento dell' offerta formativa a grande respiro internazionale. Ciò è possibile grazie all' impegno dei docenti, sempre vicini agli studenti, e alla formazione di professionalità e competenze in linea con le mutate esigenze del mercato del lavoro, con il risultato di alta occupabilità dei propri laureati". Il professor Enrico Maria Mosconi coordinatore del Polo Universitario a Civitavecchia ha sottolineato come: "la possibilità di dialogare con l' **Autorità Portuale** è per noi un forte stimolo di impegno a costruire competenze solide per avere nuove generazioni di professionisti all' altezza della sfida della complessità degli attori nella Blu economy. Una sfida per la ripresa e la competizione industriale che passa necessariamente per internazionalizzazione e sensibilità alla green transformation. Come ho sempre avuto occasione di dire-ha proseguito Mosconi- la laurea magistrale in Circular Economy è stata creata a Civitavecchia perché solo qui ci sono le caratteristiche perfette affinché funzioni, generando Managers della sostenibilità e i business analyst dell' economia circolare. Il territorio è perfetto per mettere immediatamente in pratica le lezioni divulgate in aula, attraverso laboratori sul campo. Tra l' altro - continua Mosconi - il corso è oramai internazionale, totalmente in lingua inglese e attrarrà giovani da tutto il mediterraneo. Le implicazioni e le ricadute di questo processo di internazionalizzazione impattano positivamente sul Polo Universitario a Civitavecchia,



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ma anche sulla stessa città che potrà offrire indispensabili servizi agli studenti stranieri'. Il corso si svolge presso il Consorzio Università per Civitavecchia che con la forte sinergia dei suoi partner, il Comune di Civitavecchia e la Fondazione CaRiCiv.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Incontro tra il presidente dell' Adsp Musolino, il rettore di Unitus Ubertini e il coordinatore del Polo di Civitavecchia Mosconi

Unitus, forte sinergia tra Autorità portuale di Civitavecchia e Polo universitario

CIVITAVECCHIA - Come poter attivare forme di cooperazione tra Polo Universitario di Civitavecchia, **Autorità Portuale** al fine di favorire nuove attività formative finalizzate alla formazione di manager soprattutto nel campo del turismo, della logistica, della intermodalità e della gestione del porto e dello shipping management. Questo l' oggetto di un incontro che si è tenuto a Civitavecchia tra Stefano Ubertini rettore di Unitus , Pino Musolino presidente dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** del Mar Tirreno Centro-settentrionale e Enrico Maria Mosconi coordinatore del Polo Universitario di Civitavecchia. Era presente anche Emilio Errigo, docente di diritto internazionale e del mare nel corso di laurea magistrale in Circular Economy. E' stata evidenziata l' importanza di figure professionali capaci di gestire in modo integrato le opportunità derivanti dalle attività in mare e del porto tenendo conto anche degli aspetti ambientali e sociali soprattutto in un momento come quello che stiamo attraversando. Si è studiato anche il modo per poter attivare forme di cooperazione al fine di favorire nuove attività formative finalizzate alla formazione di manager soprattutto nel campo del turismo, della logistica e di

quella intermodale della gestione del porto e dello shipping management. Pino Musolino Il Presidente dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino ha evidenziato come "la collaborazione con l' Università sia di primaria importanza per la formazione dei futuri manager della portualità italiana. In tal senso i corsi attivati dall' Ateneo della Tuscia presso il Polo Universitario di Civitavecchia rappresentano una eccellenza nel panorama universitario italiano, ora anche a livello internazionale. Per questo l' **Adsp** ha ribadito la propria piena disponibilità, sulla scia di quanto già fatto fin dall' inizio per i corsi di Biologia marina, a collaborare fattivamente, per quanto rientri nelle proprie possibilità, con il Polo Universitario per tutte le esigenze e le attività mirate alla ulteriore crescita dei corsi accademici e dei percorsi formativi attinenti al mondo dello shipping, del turismo e della logistica". Il Rettore Stefano Ubertini ha sottolineato come "l' Ateneo della Tuscia sia pronto a cogliere le opportunità di cooperazione con l' **Autorità Portuale**. Le migliori energie saranno concentrate sempre più su Civitavecchia anche tramite il potenziamento dell' offerta formativa a grande respiro internazionale. Ciò è possibile grazie all' impegno dei docenti, sempre vicini agli studenti, e alla formazione di professionalità e competenze in linea con le mutate esigenze del mercato del lavoro, con il risultato di alta occupabilità dei propri laureati". Il professor Enrico Maria Mosconi coordinatore del Polo Universitario a Civitavecchia ha sottolineato come: "la possibilità di dialogare con l' **Autorità Portuale** è per noi un forte stimolo di impegno a costruire competenze solide per avere nuove generazioni di professionisti all' altezza della sfida della complessità degli attori nella Blu economy. Una sfida per la ripresa e la competizione industriale che passa necessariamente per internazionalizzazione e sensibilità alla green transformation. Come ho sempre avuto occasione di dire- ha proseguito Mosconi- la laurea magistrale in Circular Economy è stata creata a Civitavecchia perché solo qui ci sono le caratteristiche perfette affinché funzioni, generando Managers della sostenibilità e i business analyst dell' economia circolare. Il territorio è perfetto per mettere immediatamente in pratica le lezioni divulgate in aula, attraverso laboratori sul campo. Tra l' altro - continua Mosconi - il corso è oramai internazionale, totalmente in lingua inglese e attrarrà giovani da tutto il mediterraneo. Le implicazioni e le ricadute di



questo processo di internazionalizzazione impattano positivamente sul Polo Universitario a Civitavecchia, ma anche sulla stessa città che potrà offrire indispensabili



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

servizi agli studenti stranieri". Il corso si svolge presso il Consorzio Università per Civitavecchia che con la forte sinergia dei suoi partner, il Comune di Civitavecchia e la Fondazione CaRiCiv.

LA BATTAGLIA IL COMITATO "FRONTE DEL PORTO" REPLICA ALLA PRESA DI POSIZIONE DEI LAVORATORI. «QUELLA COLMATA SAREBBE PERICOLOSA»

«Giù le mani dall'ansa di Marisabella cementare è progetto anacronistico»

«La disperata difesa della cementificazione di 300mila metri quadri di mare nell'ansa di Marisabella non ha più motivo d'essere». Ne sono convinti i componenti del «Comitato fronte del porto» che da sempre si battono contro un progetto definito «anacronistico». Il sodalizio interviene dopo che i lavoratori del porto si sono schierati a favore dell'opera temendo che la lentezza dei lavori previsti abbia ripercussioni sull'occupazione.

«Marisabella è un'area a elevata fragilità idro-geologica, interessata dalla confluenza delle più importanti falde sotterranee provenienti dalla Murgia barese e con fondali di scarsissima profondità e di cui la stessa colmata ne costituirebbe il pericoloso sbarramento - ribadiscono però dal Comitato - Si torna a parlare di un appalto cantierizzato 9 anni fa, i cui ritardi biblici sono stati pesantemente rilevati recentemente anche nell'istruttoria dell'**Autorità Nazionale Anticorruzione**, di una colmata di cemento in mare pensata e progettata ben oltre 3 decenni orsono. Questa opera mostra ormai il suo anacronismo e le sue contraddizioni, in un tempo in cui la difesa dell'ambiente ha guadagnato, e non soltanto nella pubblica opinione, i primi posti nelle priorità e nelle strategie di sviluppo economico e sociale. Le stesse leggi sulla pianificazione di sistema dei porti parlano un linguaggio che è completamente mutato nel tempo, assegnando ai porti la logica della pianificazione di sistema in un quadro di specializzazione di funzioni dei porti e di interconnessione con le reti stradali, ma che gli attori dello sviluppo del porto di Bari, in una sorta di dimensione da repubblica a se stante sganciata dal contesto urbano, fingono ancora di ignorare.

E di ciò ne è prova evidente l'invasione nel contesto urbano dei Tir che transitano dal porto di Bari, piccolo e ormai accerchiato dalla città che continua a perseguire un'opera non più proponibile; a dimostrarlo è la prima colmata di 200.000 metri quadri di cemento nel mare di Marisabella della fine degli anni '90, oggi impropriamente utilizzata per un grande parcheggio Tir in mare che andrebbe senza dubbio localizzato altrove».

I portavoce del Comitato Fronte del porto, Matteo Magnisi e Silvana Grilli, replicano così a quanti tornano a riproporre l'importanza del progetto «in soccorso dell'**Autorità Portuale** del Mare Adriatico Meridionale». «Ci definiscono "fantomatico comitato", ma siamo invece una realtà viva di cittadini e associazioni, al di fuori di ogni interesse di parte, né palese e né recondito, che svolge il suo impegno di cittadinanza attiva, all'interno della Consulta Comunale per l'Ambiente da oltre 20 anni, per sventare lo scellerato progetto della colmata con: auto-formazione, studi, azioni sociali, azioni giudiziarie e proposte che hanno a cuore un futuro sostenibile della città di Bari».

[red. cro.]



Porto, caccia ai tecnici e corsa contro il tempo per il Piano regolatore

Pubblicati dalla società Sogin 4 avvisi con una spesa prevista di 500mila euro

Oronzo MARTUCCI Sono stati pubblicati da parte di Sogin, società in house dei Ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture, 4 avvisi per la ricerca di tecnici che saranno impegnati nella redazione del Piano regolatore del porto di Brindisi per la cui realizzazione è stata sottoscritta una intesa con l' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico meridionale nel mese di novembre dello scorso anno. Il primo invito a manifestare interesse riguarda la partecipazione alla procedura per l' affidamento di un incarico di ispettore di cantiere nell' ambito dell' ufficio di direzione lavori per l' intervento di messa in sicurezza e bonifica della falda del Sin (Sito di interesse nazionale i fini delle bonifiche) di Brindisi - 1° stralcio funzionale - area Micorosa.

La scadenza è fissata al 12 aprile e per l' incarico di ispettore è prevista una spesa di 57mila 100 euro.

Gli altri tre avvisi hanno tutti la scadenza del 15 aprile.

Il primo dei tre riguarda la ricerca di competenze relative al Servizio inerente il supporto tecnico specialistico per gli aspetti trasportistici e idraulici marittimi per la redazione ed approvazione del Piano Regolatore **Portuale** del porto di Brindisi, compreso il supporto alla redazione degli elaborati di Piano in ambiente GIS, per renderlo coerente e conforme con quanto stabilito dal Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema** approvato.

Nell' ambito del servizio rientra anche l' attività di assistenza e supporto alla **Autorità di Sistema Portuale** del Adriatico Meridionale durante tutte le fasi dell' iter approvativo del Piano regolatore **portuale** per le parti di competenza. Il corrispettivo professionale previsto è di 170.165 euro.

Il secondo avviso riguarda una indagine di mercato per individuare gli operatori economici da invitare alla procedura negoziata per l' affidamento delle attività inerenti la Valutazione Ambientale Strategica nell' ambito del Supporto tecnico specialistico finalizzato alla all' affidamento delle attività inerenti la Valutazione Ambientale Strategica. La spesa prevista è di 88 mila euro circa.

Il terzo avviso riguarda la ricerca di un specialistici per la valutazione degli aspetti di pianificazione **portuale**, marittimi e strutturali finalizzati alla redazione ed approvazione del Piano regolatore **portuale**.

Nell' ambito del servizio è compresa l' attività di assistenza e supporto alla **Autorità di Sistema Portuale** del Adriatico Meridionale durante tutte le fasi dell' iter approvativo del Piano.

La spesa prevista è di 170 mila euro circa.

Il nuovo Piano regolatore del porto, approvato nel lontano 1975 e poi rinnovato nel 2006, dovrà rappresentare, nel contesto in evoluzione, il principale strumento strategico e di programmazione delle attività, tracciando anche l' assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione nello scalo brindisino, fu sottolineato a novembre dello scorso anno quando fu sottoscritta l' intesa tra **Autorità portuale** e Sogesid. Nell' atto, firmato dal presidente dell' **Autorità** Ugo Patroni Griffi e dal Presidente di Sogesid Enrico Biscaglia, si prevede che la Sogesid realizzi un' analisi degli aspetti che compongono l' ampio spettro di discipline tecniche coinvolte nel processo di redazione del Piano: da una ricognizione dello stato attuale e dei progetti in corso, agli aspetti economici, ambientali e sociali, ma anche



ingegneristici e geologici, di ordine urbanistico e logistico, riferiti alla tutela del paesaggio e alla sicurezza portuale. Gli avvisi appena pubblicati fanno proprio riferimento a questa parte



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

dell' intesa e a quella di redazione del Piano Regolatore, che si comporrà di diversi elaborati e grafici per delineare l' assetto complessivo delle aree destinate a funzioni portuali e retroportuali, alle attività commerciali, a quelle crocieristiche, alla produzione industriale, all' attività cantieristica e logistica, nonché gli assi di collegamento viario e del trasporto su ferro. Sogesid accompagnerà inoltre l' **Autorità Portuale** nel processo approvativo, che prevede l' iter di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e la successiva attività di monitoraggio.

«Non possiamo permetterci di perdere ulteriormente tempo, vogliamo raggiungere l' obiettivo quanto prima possibile», sottolineò Ugo Patroni Griffi il giorno dell' intesa.

«Con il qualificato supporto di Sogesid, creeremo un gruppo di lavoro costituito dai più riconosciuti esperti del settore, proprio per ridurre i cosiddetti tempi di attraversamento, l' intervallo che intercorre tra la fine della fase effettiva (la progettazione) e l' inizio della fase successiva; praticamente burocrazia pura e interminabili procedimenti amministrativi che contribuiscono a rinviare l' approvazione di un' opera.

Adottare in tempi record il Piano regolatore del porto, peraltro, significa eliminare una volta per tutte qualunque tipo di opacità nei rapporti tra gli Enti, consentendo a ciascuno di perseguire, senza interferenze, gli interessi pubblici di cui è posto a presidio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' appello lanciato dal Propeller club «Serve unità per salvare lo scalo»

Brindisi, porto core: è il tema del webinar organizzato sulla piattaforma Skipin dal Propeller Club di Brindisi in collaborazione con il centro studi Srm Mezzogiorno per le ore 17 del 7 aprile. Media partner il Nuovo Quotidiano di Puglia, che trasmetterà in streaming il convegno. Dopo l' introduzione di Maria De Luca, presidente del Propeller del porto di Brindisi, sono previsti i saluti del presidente della Regione Michele Emiliano, del sindaco Riccardo Rossi, del Comandante della Capitaneria di Porto Fabrizio Coke, del presidente di Confindustria Gabriele Lippolis, del direttore generale di Confitarma Luca Sisto. Umberto Masucci, Presidente nazionale International Propeller Club, svolgerà il ruolo di moderatore.

Sono previsti interventi di Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico meridionale a proposito del Bilancio sullo stato dell' arte del porto di Brindisi e di Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srm sul tema: I dati del porto, quale strategia e quali traffici futuri. A seguire si svolgerà una tavola rotonda con la partecipazione di numerosi rappresentanti

istituzionali: Fabiano Amati, Presidente commissione bilancio e programmazione Regione Puglia parlerà di Programmazione e finanziamento delle opere regionali strategiche; Dario Stefano, Presidente Commissione Politiche Unione Europea Senato Europa, di porti Core nelle Reti Ten-T; Mauro D' Attis, della Commissione Bilancio Camera dei Deputati di transizione ecologica come occasione per Brindisi porto Core; Gelsomina Silvia Vono, vicepresidente commissione Lavori pubblici e comunicazioni del Senato di Revisione del Codice degli Appalti; Edoardo Rixi, Componente commissione trasporti della Camera e responsabile per la Lega per le infrastrutture di Grandi opere e semplificazioni: il modello Genova per Brindisi?

; Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti poste e telecomunicazioni di Proposta di modifica della legge 84/94 che istituiva le **Autorità** portuali; Anna Macina, sottosegretario di Stato per la Giustizia, de La riforma della giustizia per favorire lo sviluppo.

Chiamare a discutere del futuro del porto rappresentanti istituzionali di varie parti politiche può diventare una occasione per costruire un progetto di sviluppo condiviso, dopo che negli ultimi anni le difficoltà sono cresciute a dismisura come conseguenza di un atteggiamento molto rigido del Comune capoluogo verso ogni iniziativa dell' **Autorità** tendente a rafforzare la rete di infrastrutture.

L' **Autorità** è riuscita però a raggiungere il traguardo della istituzione di due Zone franche doganali, una su terreni della stessa **Autorità** l' altra in aree gestite da Enel, così da rafforzare l' appeal del porto di Brindisi nella Zes dell' adriatico meridionale.

Il Propeller ha predisposto alcune valutazioni e analisi di scenario a proposito del porto, ricordando gli anni in cui il movimento dei passeggeri era arrivato a toccare 1 milione e 100 mila utenti. Ma è facile notare come, ogni qual volta Brindisi e il suo porto hanno avuto necessità di investimenti infrastrutturali per poter conservare e attrarre ulteriori traffici marittimi, essi siano incredibilmente mancati, è la sottolineatura del Propeller.

La situazione attuale è quella di porto industriale che riceve combustibili (carbone) per la centrale Enel e derivati liquidi dal petrolio per l' impianto petrolchimico Versalis. Persiste tuttora un traffico Ro-ro e Ro-ro/pax per la Grecia e l' Albania nonché verso la Sicilia e l' Emilia Romagna. Il traffico industriale è garantito attraverso approdi preferenziali





Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

(limitate a pochi approdi all' anno) continuano a soffrire di una atavica mancanza di ormeggi e terminal adeguati. Nel breve e medio termine, a parere del Propeller, Brindisi ha urgente bisogno di realizzare tutte quelle opere che possano consentire la conservazione dei traffici attuali e lo sviluppo degli stessi. Senza questi investimenti, in sostanza, il porto di Brindisi rischia di perdere definitivamente ogni possibilità di competere nello scenario marittimo nazionale e internazionale. I progetti prioritari riguardano: la realizzazione di una vasca di colmata, la costruzione dei c.d. accosti di Sant' Apollinare e, infine, la rifunzionalizzazione delle aree portuali non più al servizio dei traffici energetici. Vi è necessità, pertanto, che tutti gli attori istituzionali e industriali agiscano congiuntamente e tempestivamente perché la città sappia cogliere questa importantissima opportunità. Per il Propeller a lungo termine la grande scommessa di Brindisi sarà l' infrastrutturazione dell' area di Capobianco situata nel porto esterno. Solo due mesi fa, Capobianco è stata scelta dall' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per ospitare una zona franca doganale interclusa. La colmata, in sostanza, diverrà un vero e proprio punto franco ma per fare ciò, sarà necessario riqualificare l' intera area, realizzando i dragaggi e completando le banchine e le infrastrutture terrestri.

O.Mar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi, Porto Core, webinar International Propeller Club

L'International Propeller Club di Brindisi organizza il webinar: Brindisi, Porto Core il 7 aprile alle alle 17,00 Live su brindisiportocore.skipin.it Introduce Dott.ssa Maria De Luca, Presidente International Propeller Club Port Of Brindisi Saluti Dott. Michele Emiliano, presidente della Regione Puglia Ing. Riccardo Rossi, Sindaco di Brindisi C.V. (CP)Fabrizio Coke, comandante della Capitaneria di porto di Brindisi Modera Dott. Umberto Masucci, Presidente nazionale International Propeller Club Interventi Prof. Ugo Patroni Griffi, Presidente Adspmam bilancio sullo stato dell'arte del porto di Brindisi Dott. Alessandro Panaro, responsabile servizio maritime & energy SRM dati del porto, quale strategia e quali traffici futuri Tavola Rotonda Tutti per Brindisi / Proiezione video Brindisi d'Amare Avv. Fabiano Amati Presidente commissione bilancio e programmazione Regione Puglia Programmazione e finanziamento delle opere regionali strategiche Sen. Dott. Dario Stefano Presidente Commissione Politiche Unione Europea Senato Europa i porti Core nelle Reti Ten-T On.le Dott. Mauro D'Attis Membro Commissione Bilancio Camera dei Deputati transizione ecologica un occasione per Brindisi porto Core Sen. Avv. Gelsomina Silvia Vono, vicepresidente commissione 8^ Senato Lavori pubblici e comunicazioni revisione Codice degli Appalti On.le Dott. Edoardo Rixi, componente commissione trasporti e responsabile per la Lega delle infrastrutture grandi opere e semplificazioni: il modello Genova per Brindisi? On.le Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti poste e telecomunicazioni proposta modifica Lg.84/94 On.le Avv. Anna Macina, Sottosegretario di Stato per la Giustizia la riforma della giustizia per favorire lo sviluppo Saluti e ringraziamenti finali da parte del Prof. Ugo Patroni Griffi, Presidente AdspMam



Il Nautilus

Brindisi

L' International Propeller Club di Brindisi organizza il webinar: "Brindisi, Porto Core"

Redazione

Live su brindisiportocore.skipin.it Introduce Dott.ssa Maria De Luca, Presidente International Propeller Club Port Of Brindisi Saluti Dott. Michele Emiliano, presidente della Regione Puglia Ing. Riccardo Rossi, Sindaco di Brindisi C.V. (CP) Fabrizio Coke, comandante della Capitaneria di porto di Brindisi Modera Dott. Umberto Masucci, Presidente nazionale International Propeller Club Interventi Prof. **Ugo Patroni Griffi**, Presidente Adspmam bilancio sullo stato dell'arte del porto di Brindisi Dott. Alessandro Panaro, responsabile servizio maritime & energy SRM dati del porto, quale strategia e quali traffici futuri Tavola Rotonda Tutti per Brindisi / Proiezione video Brindisi d'Amare Avv. Fabiano Amati Presidente commissione bilancio e programmazione Regione Puglia Programmazione e finanziamento delle opere regionali strategiche Sen. Dott. Dario Stefano Presidente Commissione Politiche Unione Europea Senato Europa i porti Core nelle Reti Ten-T On.le Dott. Mauro D'Attis Membro Commissione Bilancio Camera dei Deputati transizione ecologica un'occasione per Brindisi porto Core Sen. Avv. Gelsomina Silvia Vono, vicepresidente commissione 8^a Senato Lavori pubblici e comunicazioni revisione Codice degli Appalti On.le Dott. Edoardo Rixi, componente commissione trasporti e responsabile per la Lega delle infrastrutture grandi opere e semplificazioni: il modello Genova per Brindisi? On.le Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti poste e telecomunicazioni proposta modifica Lg.84/94 On.le Avv. Anna Macina, Sottosegretario di Stato per la Giustizia la riforma della giustizia per favorire lo sviluppo Saluti e ringraziamenti finali da parte del Prof. **Ugo Patroni Griffi**, Presidente AdspMam

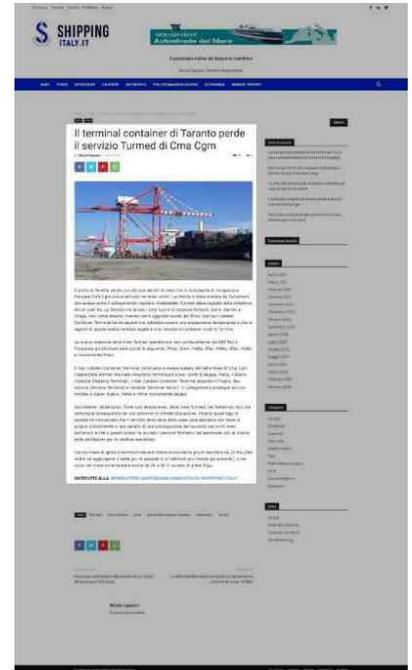


Shipping Italy

Taranto

Il terminal container di Taranto perde il servizio Turmed di Cma Cgm

Il porto di Taranto perde uno dei due servizi di linea che la compagnia di navigazione francese Cma Cgm aveva attivato nei mesi scorsi. La notizia è stata rivelata da Dynaliners che spiega come il collegamento regolare ribattezzato Turmed abbia tagliato dalla rotazione alcuni scali fra cui Taranto ma anche i porti turchi di Istanbul/Ambarli, Izmit, Gemlik e Aliaga, così come Bizerte, mentre verrà aggiunto quello del Pireo. Dal San Cataldo Container Terminal fanno sapere che potrebbe essere una sospensione temporanea e che le ragioni di questa scelta sarebbe legata a una carenza di container vuoti in Turchia. La nuova rotazione della linea Turmed operata con navi portacontainer da 850 Teu e frequenza quindicinale sarà quindi la seguente: Pireo, Izmir, Malta, Sfax, Malta, Sfax, Malta e nuovamente Pireo. Il San Cataldo Container Terminal continuerà a essere scalato dall'altra linea di Cma Cgm ribattezzata Adrinaf che nella rotazione northbound scala i porti di Bejaja, Malta, Catania (Catania Shipping Terminal), il San Cataldo Container Terminal appunto in Puglia, Bar, Ancona (Ancona Terminal) e Venezia (terminal Vecon). Il collegamento prosegue poi con toccate a Koper, Rijeka, Malta e infine nuovamente Bejaja. Nonostante l'abbandono, forse solo temporaneo, della linea Turmed, nel frattempo Sctt sta comunque proseguendo nel suo percorso di infrastrutturazione. Proprio quest'oggi la società ha comunicato che il servizio ferroviario nello scalo sarà operativo dal mese di giugno (inizialmente si era parlato di una omologazione del raccordo nei primi mesi dell'anno) e che a questo scopo ha avviato i percorsi formativi del personale utili al rilascio delle abilitazioni per le relative operazioni. Già dal mese di aprile il terminal riceverà inoltre la sua terza gru di banchina da 22 file (che andrà ad aggiungersi a sette gru di piazzale e un'ulteriore gru mobile già presenti), e nel corso del mese incrementerà anche da 20 a 60 il numero di prese frigo.



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro su Crotone scontro con la CdC

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





La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi

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

Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto Tremestieri, Uiltrasporti: "Soddisfatti per il nuovo slancio ai lavori, ma restiamo vigili"

redstage

I lavori del cantiere del nuovo **porto** di **Tremestieri** entrano nel vivo con l'arrivo del primo carico di materiale approdato con la nave Wagon B proveniente dalla Turchia. A bordo le camicie d'acciaio ed altro materiale importante per continuare i lavori che daranno la possibilità alla Coedmar di iniziare nel concreto le opere a mare del nuovo **porto** a sud. Uiltrasporti Messina - commenta il segretario Nino Di Mento- dopo tante contestazioni sui tempi di realizzazione dell'opera, esprime soddisfazione e auspichiamo che questo materiale possa essere messo in opera al più presto, per arginare il fenomeno degli insabbiamenti degli approdi che troppo spesso hanno interrotto l'operativa del **porto**. Resteremo vigili sui lavori e, in attesa di tutto ciò, Di Mento ricorda la richiesta avanzata alla Prefettura per l'istituzione del protocollo d'emergenza. Proprio in questo periodo, ogni anno, le scioccate mettono a forte rischio gli scivoli, per questo abbiamo lavorato con Amministrazione e Consiglio Comunale affinché gli approdi, in caso di non funzionamento, siano adibiti ad area di stoccaggio, ed i mezzi contingentati presso gli imbarchi del **porto** storico e di Rada San Francesco.

La proposta all'attenzione della Prefettura e del nuovo Prefetto di Messina mira a salvaguardare occupazione e sicurezza cittadina nei momenti in cui l'approdo non è operativo o di interruzione della navigazione a causa di avverse condizioni meteo marine.



Lavori in Fiera, l' Authority rettifica la gara. Catalioto: "Urge azione della Procura"

Alessandra Serio

L' **Autorità Portuale** di **Messina** rettifica l' affidamento dei lavori dopo la sentenza del Tar. Secondo l' avvocato della ditta esclusa, anziché eliminare le anomalie, se ne presentano altre. Ci sono sviluppi nella vicenda dei lavori all' ex fiera di **Messina**, dopo la sentenza del Tar sulla gara affidata al Consorzio Stabile Costruttori. L' **Autorità Portuale** di **Messina** ha rettificato il decreto presidenziale che bandisce la gara, alzando l' importo a base d' asta così come venuto fuori dal ricalcolo operato dalla Commissione di Valutazione guidata dall' ingegner Maccarone, che aveva validato l' offerta del Consorzio, dopo averla considerata anomala. Il nuovo decreto - numero 53 del 2021 che rettifica in autotutela il decreto presidenziale n. 20 del 2020 - è stato trasmesso alle imprese interessate, allo stesso Tribunale Amministrativo Regionale, alla Procura presso la Corte dei Conti e alla Procura di **Messina**, queste ultime due chiamate a verificare tutta la procedura dallo stesso Tar Catania. Per l' avvocato Antonio Catalioto, legale della Jonica 2001, se la sentenza del Tar era anomala, la rettifica lo è ancora di più e pone ulteriori problemi. " Questo ulteriore provvedimento avvalorava la fondatezza di tutto quello che abbiamo denunciato in ricorso, infatti delle due l' una: o l' aggiudicataria andava esclusa sin dall' inizio e quindi la Commissione di gara ha sbagliato a non escluderla, oppure andava esclusa successivamente in fase di verifica sull' anomalia perché ci sono due importi diversi. Il primo importo di aggiudicazione della gara da parte della Commissione che è inferiore all' importo che invece il RUP ha giustificato in fase di verifica dell' anomalia. A questo punto ci aspettiamo di essere urgentemente convocati dalla Procura per spiegare tutto l' accaduto e ci auguriamo che vengano anche sentiti i componenti della commissione di gara e i progettisti". **Articoli correlati.**



emesso dall' Agcm

Portitalia ottiene il rating di legalità

Portitalia entra per la prima volta nell' elenco delle imprese con rating di legalità stilato dall' Agcm, Autorità garante della concorrenza e del mercato. L' azienda palermitana, guidata da Giuseppe Todaro e concessionaria esclusiva del Terminal containers all' interno del porto, ha ottenuto 2 stelle ++, a un solo passo dal punteggio massimo di 3 stelle. «È un risultato importante - sintetizza Toda ro, che già il mese scorso aveva ottenuto l' inserimento di Portitalia nella white list della Prefettura - non solo per i vantaggi che questo strumento garantisce alle aziende che lo ottengono in termini di accesso al credito e di competitività in sede di appalti pubblici, ma anche per il significato che rappresenta per noi la parola legalità all' interno dell' area portuale. Da quando ho assunto la guida dell' azienda, nel giugno del 2018, il nostro obiettivo è stato infatti quello di affiancare ad un alto livello di professionalità il rispetto di principi per noi irrinunciabili come, appunto, legalità, etica e trasparenza». Il Rating è uno strumento innovativo sviluppato nel 2013 dall' Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato in accordo con i Ministeri degli Interni e della Giustizia, che riconosce premialità alle aziende che rispettano la legge, sono trasparenti e operano secondo sani principi etici. Nella provincia sono solo una quarantina le imprese inserite nell' elenco a fronte di migliaia di potenziali aspiranti.



Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Palermo, per Portitalia rating 2 stelle ++ dall' Antitrust

La concessionaria del terminal container siciliano si aggiunge a un'altra quarantina di imprese locali. Potrà ottenere più facilmente prestiti e partecipare agli appalti

Portitalia entra per la prima volta nell' elenco delle imprese con rating di legalità stilato dall' Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (Agcm). L' azienda palermitana, guidata da Giuseppe Todaro e concessionaria esclusiva del terminal container del **porto di Palermo**, ha ottenuto 2 stelle ++, a un solo passo dal punteggio massimo di 3 stelle. «È un risultato importante - sintetizza Todaro, che il mese scorso aveva ottenuto l' inserimento di Portitalia nella white list della Prefettura - non solo per i vantaggi che questo strumento garantisce alle aziende che lo ottengono in termini di accesso al credito e di competitività in sede di appalti pubblici, ma anche per il significato che rappresenta per noi la parola legalità all' interno dell' area portuale. Da quando ho assunto la guida dell' azienda, nel giugno del 2018, il nostro obiettivo è stato infatti quello di affiancare ad un alto livello di professionalità il rispetto di principi per noi irrinunciabili come, appunto, legalità, etica e trasparenza». Il rating è stato introdotto da AGCM, in accordo con i ministeri degli Interni e della Giustizia. Riconosce premialità alle aziende che rispettano legge, trasparenza ed etica del lavoro. Oltre ad irrobustire la reputazione degli operatori economici che lo conseguono, dà diritto alle imprese virtuose di ottenere benefici quando richiedono finanziamenti pubblici o bancari e quando partecipano a procedure per l' aggiudicazione di appalti pubblici. Per dare una misura del risultato ottenuto da Portitalia, nella provincia di **Palermo** sono una quarantina le imprese inserite nell' elenco a fronte di migliaia di potenziali aspiranti. Il rating può essere infatti richiesto da aziende con sede operativa in Italia (o iscrizione nel registro delle imprese da almeno due anni) e un fatturato di almeno due milioni di euro. Portitalia opera sulla banchina Puntone del **porto di Palermo**, dotato di due gru Panama in grado di operare su navi fino a 10,5 metri di pescaggio e 330 metri di lunghezza. Si occupa di planning per l' imbarco e lo sbarco dei container, normali e refrigerati tramite 50 colonnine di alimentazione disponibili. Gestisce anche la security. Inoltre, è concessionaria di un terminal ro-ro di 9 mila metri quadri e di un terminal container di 31 mila metri quadri. Da vent' anni opera anche a Termini Imerese con attività simili.



Presentato con l'Europa a Palermo il nuovo interfaccia porto-città

PALERMO Come avevamo preannunciato, è stato presentato 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 ha deciso di investire 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 C 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 di attesa all'imbarco e allo sbarco e della congestione prodotta dalle attività



La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

portuali e dalle interferenze con il traffico cittadino, e una riorganizzazione funzionale degli spazi. Costo dell'intero intervento: 35 milioni (finanziati); per la progettazione: C 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.

Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

Portitalia ottiene il rating di legalità dall'Agcm

Portitalia, azienda guidata da Giuseppe Todaro e concessionaria esclusiva del terminal container all'interno del porto di Palermo, è entrata per la prima volta nell'elenco delle imprese con rating di legalità stilato dall' Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, ottenendo il punteggio di 2 stelle ++ (il massimo è 3 stelle). Lo scorso mese la società aveva ottenuto anche l'inserimento nella white list della Prefettura. È un risultato importante ha commentato lo stesso Todaro non solo per i vantaggi che questo strumento garantisce alle aziende che lo ottengono in termini di accesso al credito e di competitività in sede di appalti pubblici, ma anche per il significato che rappresenta per noi la parola legalità all'interno dell'area portuale. Il rating di legalità, che ad oggi è attribuito solo a una quarantina di aziende palermitane, è uno strumento innovativo sviluppato nel 2013 dall'Agcm in accordo con i Ministeri degli Interni e della Giustizia che funge da indicatore sintetico del rispetto di elevati standard di legalità da parte delle imprese che ne abbiano fatto richiesta. Può essere richiesto da aziende che, tra le altre cose, abbiano sede operativa in Italia e fatturato minimo di 2 milioni di euro.



LOGISTICA

La crisi di Suez rischia di pesare per mesi sulle catene di fornitura

Rimossa la nave incagliata, ma presto l'ingorgo di cargo intaserà i porti Temuti ulteriori ritardi nelle consegne e l'aggravarsi della carenza di container

Sissi Bellomo

Liberare Suez purtroppo è solo il primo passo. L'incidente che per sei giorni ha ostruito il canale egiziano rischia di provocare difficoltà ancora per settimane, se non addirittura mesi, alla logistica di merci e materie prime, acutizzando una crisi già in corso da tempo come effetto collaterale della pandemia.

I noli delle portacontainer, che sulle rotte Asia-Europa sono quasi quintuplicati in meno di un anno, non hanno ancora reagito in modo rilevante. Ma molti esperti temono che questo sia soltanto un periodo di (relativa) quiete prima che l'ennesima tempesta si abbatta sulle supply chain internazionali.

AP Moller-Maersk, gigante danese che movimentava un quinto dei carichi globali via mare, è stato tra i primi a suonare l'allarme sulla «reazione a catena» innescata dal blocco di Suez, che ridurrà la sua capacità di trasporto «del 20-30% per diverse settimane». L'armatore prevede una «seria congestione» nei porti, soprattutto in Europa, quando decine di navi - dopo la sosta forzata in Egitto - arriveranno tutte insieme, ingrossando ulteriormente il traffico, che in molti terminal è già oggi intasato.

Maersk ha reagito all'emergenza sospendendo le prenotazioni spot e i contratti di breve periodo. Lo stesso sta facendo MSC, numero due mondiale nel segmento cargo. Decisioni che nei timori degli spedizionieri potrebbero preludere a una nuova ondata di blank sailings, le cancellazioni di viaggi, che farebbero riaccendere il rally dei noli.

MSC non è meno pessimista di Maersk. Per Caroline Becquart, Senior Vice President della compagnia, la crisi di Suez minaccia di trasformarsi in «una delle peggiori perturbazioni del commercio globale degli ultimi anni»: il secondo trimestre rischia di essere più problematico del primo e «forse perfino più sfidante» degli ultimi mesi del 2020.

Anche la sfida più immediata, risolvere l'ingorgo di navi nei pressi di Suez, si sta rivelando difficile: nuovi cargo si dirigono ogni giorno verso il canale, andando a ingrossare la fila di chi è già in attesa da giorni. È quasi come svuotare il mare con un secchio.

Da lunedì, giorno della ripresa dei transiti, fino a giovedì 357 navi sono riuscite ad attraversare il canale secondo Leth Agencies, ma ieri ce n' erano altre 206 in attesa.

La Suez Canal Authority (Sca) cerca di tranquillizzare: la frequenza dei passaggi - di solito una cinquantina al giorno - è stata accelerata, con l'obiettivo di arrivare a 95 navi al giorno. «Se Dio vuole tra venerdì notte e sabato mattina avremo sgomberato», ha dichiarato ai media locali il presidente della Sca, Osama Rabie.

Il problema tuttavia presto si sposterà altrove, ossia nei porti di destinazione. I maggiori terminal europei, non solo nel Mediterraneo ma anche nel Nord, si stanno preparando all'impatto. Ma hanno già avvertito che non sarà facile gestirlo. Jan Hoffmann, esperto di logistica dell'Unctad, teme che per alleggerire i porti serviranno «diversi mesi», anche a causa del vincolo rappresentato dall'ultimo miglio: camion e treni, per non parlare degli aerei, viaggiano già a pieno carico, appesantiti anche dalla distribuzione dei vaccini anti-Covid. «A parte i costi, è difficile trovare capacità con scarso preavviso, specie quando questa è già molto limitata», denuncia Eric Martin-Neuville, executive vice



president della francese Geodis. «La crisi di Suez genera un nuovo livello di caos nei programmi di spedizione». Anche il problema della reperibilità di container sembra condannato ad aggravarsi: la dislocazione



Il Sole 24 Ore

Focus

è tuttora molto squilibrata, con una carenza in Asia e viceversa un eccesso di "scatole" ferme in Europa e Nord America, il cui numero a questo punto aumenterà. Per Moody's «ulteriori ritardi nelle catene di rifornimento saranno inevitabili», con conseguenze gravi soprattutto per le imprese che acquistano in Asia.

Un'analisi delle rotte commerciali effettuata da Dun & Bradstreet con E2open's evidenzia che tra i settori più colpiti in Europa rischia di esserci di nuovo l'automotive, accanto a macchine utensili, chimica e farmaceutica, alimentari, costruzioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Se l'Italia collassa

ROMA Abbiamo sempre pensato di svolgere una funzione operativa e professionale di raccordo fra mercati internazionali e mercato nazionale scrive Federagenti -, 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 è 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.



Suez riaperto ma anche la rotta Artica

IL CAIRO Con una brillante operazione in tempi molto più veloci del previsto, lunedì scorso è stata disincagliata la Evergreen e il Canal di Suez è stato sbloccato, sia pure con la dovuta attenzione nel tratto dove la riva è stata scalzata dall'enorme vomere della prua. Evergreen ha fatto ispezionare la nave durante la sua sosta nella località dei laghi Amari in vista della ripresa della navigazione assistita dai rimorchiatori. Ora la navigazione si svolge in grandi convogli per smaltire le lunghe attese. Il primo commento dell'avvenuta liberazione della nave è arrivato da FederPetroli. Su Suez c'è stato troppo allarmismo sul petrolio. Il rialzo dei prezzi è dovuto ad una situazione momentanea ma le rotte del greggio internazionale, per nostra fortuna, viaggiano anche attraverso canali diversi e infrastrutture di collegamento come gli oleodotti: queste le parole del presidente di FederPetroli Italia Michele Marsiglia. Il problema a livello merceologico generale esiste. Spesso anche in Italia assistiamo a situazioni simili. Le infrastrutture portuali in Italia presentano delle lacune e più volte le navi riscontrano difficoltà per il poco pescaggio nei canali petroli per lo scarico del greggio, questo ovviamente compromette le politiche di pricing incidendo sui costi di nolo, assicurativo e nella catena complessiva sul costo finale del prodotto. Disincagliata la nave adesso sono tornate normali procedure di transito ed è ripresa la normalità negli approvvigionamenti. * LONDRA Il blocco del Canale di Suez per l'incaglio del gigante Evergreen sta rilanciando con forza la tesi dei sostenitori della rotta nell'Artico. Con gli argomenti già da tempo illustrati della brevità tra il Far East e l'Europa del Nord, su un mare che grazie allo scioglimento dei ghiacci è sempre più praticabile. La circumnavigazione dell'Africa, in tempi di caro Fuel come questi, è molto più costosa anche in termini di tempo. Per parallelismo anche la rotta dello stretto di Bering, tra l'America del Nord e la calotta Artica per unire l'Atlantico e il Pacifico, è sempre più all'attenzione delle compagnie navali e degli Stati. Con crescenti impegni anche di vigilanza militare e di mostrar bandiera tra USA, Canada Russia e Cina, ma non sole. C'è anzi una specie di impegno globale cinese che sull'Artico ha impostato una delle sue nuove vie della Seta che interessano in particolare l'Europa ma più in generale tutto il mondo. Che la rotta dell'Artico oggi non sia più proibitiva lo hanno confermato, oltre che i russi, proprio i cinesi. Sono stati presi accordi anche commerciali e la nuova Via della Seta ha iniziato a essere costruita in collaborazione con le nazioni partecipanti agli impegni costruendo un vasto sistema di trasporto ultramoderno. Non solo ferroviario ma anche e specialmente marittimo che vede l'Artico e le sue rotte al centro delle iniziative. Proprio seguendo la rotta artica già a fine gennaio 2019 una nave mercantile cinese appositamente costruita come rompighiaccio è arrivata alla sua destinazione in Europa, dopo aver fatto il suo viaggio inaugurale attraverso l'Oceano Artico. Tian En, una nave multifunzionale che è stata costruita dalla statale Cosco Shipping ha attraversato l'Artico ed è arrivata nel Canale della Manica raggiungendo poi il porto di Rouen in Francia prima di dirigersi successivamente verso Nord, nei Paesi Bassi e la Svezia. La nave ha consegnato 37.000 metri cubi di materiale eolico ed è tornata in Cina con merci provenienti dall'Europa sempre attraverso l'Artico. La Cina ha soprannominato la rotta Via della Seta Polare e la considera già un'alternativa concreta alla rotta di navigazione tradizionale che attraversa l'Oceano Indiano e il Canale di Suez. Sebbene il percorso porti sfide, come iceberg e banchisa, il comandante di Chen En Chen Xiangwu ha detto a Xinhua che è la via più breve che collega l'Asia Nord-Orientale e l'Europa Settentrionale, e soprattutto oggi è sicura. I cinesi non sono gli unici a vederla così. E proprio di questi tempi, con i problemi di Suez, il tema è tornato della massima attualità.



