



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 06 marzo 2021**



Prime Pagine

06/03/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 06/03/2021	9
06/03/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 06/03/2021	10
06/03/2021	Il Foglio Prima pagina del 06/03/2021	11
06/03/2021	Il Giornale Prima pagina del 06/03/2021	12
06/03/2021	Il Giorno Prima pagina del 06/03/2021	13
06/03/2021	Il Manifesto Prima pagina del 06/03/2021	14
06/03/2021	Il Mattino Prima pagina del 06/03/2021	15
06/03/2021	Il Messaggero Prima pagina del 06/03/2021	16
06/03/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 06/03/2021	17
06/03/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 06/03/2021	18
06/03/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 06/03/2021	19
06/03/2021	Il Tempo Prima pagina del 06/03/2021	20
06/03/2021	Italia Oggi Prima pagina del 06/03/2021	21
06/03/2021	La Nazione Prima pagina del 06/03/2021	22
06/03/2021	La Repubblica Prima pagina del 06/03/2021	23
06/03/2021	La Stampa Prima pagina del 06/03/2021	24
06/03/2021	Milano Finanza Prima pagina del 06/03/2021	25

Trieste

06/03/2021	Il Piccolo Pagina 22 «Ora per il Porto vecchio serve un ambasciatore di livello internazionale»	<i>GIOVANNI TOMASIN</i> 26
06/03/2021	Il Piccolo Pagina 23 «Pianificazione nella direzione giusta Il baricentro della città si sposterà»	<i>G. TOM.</i> 28
05/03/2021	Corriere Marittimo Nel Porto Vecchio di Trieste un parco eco-produttivo, è la proposta-critica di "Adesso Trieste"	30

05/03/2021	Corriere Marittimo		31
Trieste, Porto Vecchio: Riqualificazione e sviluppo urbanistico - Siglato l'Accordo			
04/03/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	32
D'Agostino: cambio di passo per sviluppo dell'area			
05/03/2021	Primo Magazine	GAM EDITORI	33
Trieste, riqualificazione e sviluppo del Porto Vecchio			
05/03/2021	Transportonline		34
Trieste: firmato l'accordo di programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio			
06/03/2021	La Gazzetta Marittima		35
MILOS operativo nel TIM Trieste			

Venezia

06/03/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 18	ROBERTA DE ROSSI	36
Cerniere del Mose e salvaguardia Procura contabile, tutte le tappe				
06/03/2021	Il Gazzettino	Pagina 22		37
La terza via per il porto di Venezia				

Genova, Voltri

06/03/2021	Il Secolo XIX	Pagina 15	SIMONE GALLOTTI	39
Porto di Genova, scoppia il caso Psa				
06/03/2021	Il Secolo XIX	Pagina 15	SI.GAL.	40
Lo scalo si ferma per un giorno «Più forti al tavolo della pace»				
06/03/2021	Il Secolo XIX	Pagina 19	MATTEO DELL' ANTICOM.D.A.	41
Il Comune spinge la ripresa dell' edilizia «Corsia riservata per le aziende genovesi»				
06/03/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 6		43
La protesta dei camalli Il lavoro un diritto non un privilegio				
06/03/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 6		45
Troccoli "Non è cambiato niente i privati uniti solo contro i lavoratori"				
06/03/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 11		47
Cosa serve cambiare nelle leggi sui porti				
06/03/2021	La Stampa	Pagina 9		49
Sciopero al porto di Genova, bloccati tutti i varchi				
05/03/2021	Ansa			50
Sciopero porto Genova, tolto il blocco ai varchi in tarda mattinata				
05/03/2021	Ansa			52
Sciopero a Genova, portuali con Autorità contro i terminalisti				
05/03/2021	Corriere Marittimo			53
Becce, Assiterminal: Culm, no all'approccio ideologico - Il riformismo non si fermi al varco portuale				
05/03/2021	Genova Post		Katia Bonchi E Fabio Canessa	55
Sciopero del porto di Genova, i lavoratori presidiano tutti i varchi. Prevista una protesta sotto Confindustria				
05/03/2021	Huffington Post			56
Confindustria ai portuali di Genova: "Il lavoro è un privilegio". E loro bloccano il porto				
05/03/2021	Il Vostro Giornale			57
Sciopero porto di Genova, solidarietà dei portuali savonesi: "Siamo con voi" foto				
05/03/2021	Informazioni Marittime			59
Sindacati campani solidali con i portuali di Genova				
05/03/2021	larepubblica.it (Genova)		Giuseppe Filetto	60
Dall' alba il porto di Genova bloccato dallo sciopero dei camalli				

05/03/2021	larepubblica.it (Genova)	61
<hr/>		
05/03/2021	PrimoCanale.it	62
<hr/>		
05/03/2021	PrimoCanale.it	63
<hr/>		
05/03/2021	Savona News	64
<hr/>		
05/03/2021	Ship Mag	65
<hr/>		
05/03/2021	Ship Mag	66
<hr/>		
05/03/2021	Ship Mag	67
<hr/>		
05/03/2021	Ship Mag	68
<hr/>		
05/03/2021	Ship Mag	69
<hr/>		
05/03/2021	The Medi Telegraph	70
<hr/>		
05/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	71
<hr/>		

La Spezia

06/03/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 34	72
<hr/>		
06/03/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 34	73
<hr/>		
06/03/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 35	74
<hr/>		
06/03/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 46	76
<hr/>		
05/03/2021	Citta della Spezia	77
<hr/>		
06/03/2021	La Gazzetta Marittima	79
<hr/>		

Marina di Carrara

06/03/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 40	80
<hr/>		

Livorno

06/03/2021	Il Tirreno Pagina 17	MAURO ZUCHELLI	81
<hr/>			
05/03/2021	Messaggero Marittimo	Renato Roffi	83
<hr/>			

05/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	84
	Grimaldi battezza ro-ro Eco Livorno Terza mega ibrida	
06/03/2021	La Gazzetta Marittima	85
	Eco Livorno: al battesimo il gigante più pulito dei mari	

Piombino, Isola d' Elba

06/03/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 31	86
	Recuperati i serbatoi Sospese le operazioni	

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

06/03/2021	Corriere Adriatico Pagina 17	87
	Mercato ittico, corsa a dodici per i lavori Previsto anche un ristorante vista Duomo	
06/03/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 38	88
	Nuovo mercato ittico, sono 12 le proposte	
06/03/2021	Il Resto del Carlino (ed. Pesaro) Pagina 39	89
	Ex Consorzio, ecco le carte della procura «Torri incompatibili con l' attività del porto»	
05/03/2021	Informatore Navale	91
	Porto di Ancona: 12 offerte per la ristrutturazione del mercato ittico, il presidente Giampieri: un nuovo passo nel percorso di trasformazione e rinnovamento dello scalo dorico	
05/03/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	93
	Ristrutturazione mercato ittico del porto di Ancona	
05/03/2021	Ship Mag	95
	Ancona: 12 offerte per ristrutturare il mercato ittico, luogo simbolo della città	

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/03/2021	Il Messaggero (ed. Latina) Pagina 40	97
	Pattumiere galleggianti davanti a Porto Salvo	
06/03/2021	Il Messaggero (ed. Ostia) Pagina 35	98
	Fiumicino pescherecci prigionieri della barra	
05/03/2021	FerPress	99
	ADSP Tirreno centro settentrionale: delegazione parlamentare in visita al porto di Civitavecchia	
05/03/2021	Informazioni Marittime	100
	Civitavecchia nei porti core. Delegazione Camera visita il porto	
05/03/2021	Latina Quotidiano	101
	Gaeta, ridisegnate viabilità e mobilità nell' area portuale, Mitrano: Valorizzare risorse di cui disponiamo	
05/03/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	102
	Raffaella Paita a Civitavecchia	
05/03/2021	Sea Reporter	103
	Finanziamento europeo di tre "Seabin Project" a servizio della marineria di Gaeta	
05/03/2021	Sea Reporter	104
	L' On. Paita Presidente della Commissione Trasporti in visita al porto di Civitavecchia	

Napoli

05/03/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	105
	Darsena di Levante in pausa	

05/03/2021	Informazioni Marittime	106
<hr/>		
Napoli, una passerella per il San Vincenzo. A settembre il progetto		
05/03/2021	Informazioni Marittime	107
<hr/>		
Porto di Napoli, varco Bausan chiuso fino all' 8 marzo		

Salerno

05/03/2021	The Medi Telegraph	108
<hr/>		
"Sviluppo a Est? Prima il confronto con gli enti locali"		

Brindisi

06/03/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 32	110
<hr/>		
Pontile a briccole nel porto Ora c'è la «Via» dal Ministero		
06/03/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8	111
<hr/>		
Via libera dal ministero «Sì al pontile a briccole»		
06/03/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8	113
<hr/>		
Patroni Griffi: «Un investimento strategico per lo scalo»		
06/03/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	114
<hr/>		
«Avanti con progetti e cantieri Così possiamo frenare la crisi»		
05/03/2021	Il Nautilus <i>Redazione</i>	115
<hr/>		
PORTO DI BRINDISI - ARRIVA LA VIA PER IL PONTILE A BRICCOLE - D' ATTIS (F.I.): FINALMENTE UN FUTURO DIVERSO E' POSSIBILE!		
05/03/2021	Shipping Italy	116
<hr/>		
Patroni Griffi sotto indagine a Brindisi per il terminal Le Vele		
06/03/2021	La Gazzetta Marittima	117
<hr/>		
Tempi record a Brindisi per la Zona Franca ENEL		

Taranto

06/03/2021	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 7	118
<hr/>		
Crociere, il cambio di rotta Msc ora punta su Taranto		
06/03/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 39	120
<hr/>		
Progetti e occasioni di sviluppo sinergia tra Comune e Regione		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

06/03/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 9	121
<hr/>		
Mobilizzazione di sei enti per i porti		
06/03/2021	Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro) Pagina 28	122
<hr/>		
Variante al Prg del Porto Incarico ai progettisti		
05/03/2021	FerPress	123
<hr/>		
Porto di Gioia Tauro: riunione su proposte di variante al Piano regolatore		
05/03/2021	Messaggero Marittimo	124
<hr/>		
Piano regolatore del porto di Crotone		
05/03/2021	Reggio Tv <i>Redazione ReggioTV</i>	125
<hr/>		
Proposte di variante al Piano regolatore del porto di Crotone, riunione operativa alla Capitaneria di porto		
05/03/2021	Stretto Web	126
<hr/>		
Piano regolatore del porto di Crotone, riunione con il commissario Agostinelli		

Cagliari

06/03/2021	L'Unione Sarda Pagina 7	127
<hr/>		
06/03/2021	La Nuova Sardegna Pagina 2	DI ROBERTO PETRETTO 128
<hr/>		
06/03/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 8	Davide Madeddu 130
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

06/03/2021	Gazzetta del Sud Pagina 22	131
<hr/>		
06/03/2021	Gazzetta del Sud Pagina 23	132
<hr/>		

Augusta

06/03/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 19	133
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

06/03/2021	La Sicilia Pagina 13	134
<hr/>		
05/03/2021	Alqamah	135
<hr/>		
05/03/2021	IL Sicilia	Redazione 136
<hr/>		
05/03/2021	TP24	137
<hr/>		

Trapani

06/03/2021	Giornale di Sicilia (ed. Agrigento) Pagina 12	138
<hr/>		
05/03/2021	IL Sicilia	Antonella Lo Cicero 139
<hr/>		
05/03/2021	Social Tp	redazione 140
<hr/>		

Focus

05/03/2021	Ansa	141
<hr/>		

05/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	142
<hr/>			
05/03/2021	Ship Mag		143
<hr/>			
05/03/2021	Ansa		144
<hr/>			
05/03/2021	Citta della Spezia		145
<hr/>			
05/03/2021	FerPress		146
<hr/>			
05/03/2021	Informare		147
<hr/>			
05/03/2021	Informatore Navale		148
<hr/>			
05/03/2021	Corriere Marittimo		149
<hr/>			
05/03/2021	Informazioni Marittime		150
<hr/>			
05/03/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	151
<hr/>			
06/03/2021	La Gazzetta Marittima		152
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campitana 33/C - Tel. 06 688251

FONDATA NEL 1876

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

SCARPA
BI-DOP ONLINE



MOJITO BIO
SUSTAINABLE PATH.



Il Festival
Fiorello: rifare Sanremo?
Magari a settant'anni

di **Renato Franco** e **Andrea Laffranchi**
alle pagine 46 e 47



Domani in edicola
Una vita da sosia
Liz Taylor e Pavarotti
siamo proprio noi

di **Teresa Ciabatti**
già oggi nell'App

SCARPA
SCARPA.NET



MOJITO BIO
SUSTAINABLE PATH.

Campania e gran parte dell'Emilia-Romagna in rosso, Veneto e Friuli-Venezia Giulia in arancione. Cartelle fiscali, ipotesi condono

Si allarga l'Italia dei divieti

Contagi in crescita, varate le nuove misure. Stop all'export dei vaccini, l'Europa appoggia Draghi

UN SEGNALE AI GIOVANI

di **Walter Veltroni**

Quando saranno vaccinati i ragazzi italiani? È giusto che siano gli ultimi, siano proprio in coda alla fila? Che si rischi di compromettere, solo per loro, la prossima estate e persino la ripresa dell'ennesimo anno scolastico?

Torno su questo tema proprio nei giorni in cui si è deciso di chiudere di nuovo molti istituti di formazione. E ora che, giustamente, si sono vaccinati il personale sanitario e gli ultraottantenni.

continua a pagina 36

I VAGONI DI CODA

di **Carlo Verdelli**

I numeri sono importanti, come è più delle parole. Ma scappano via. Capita di leggerli e poi dimenticarsi, scaricando la mente, e qualche volta la coscienza, da quello che provano a dirci. Per esempio, un numero come questo: 5 milioni 600 mila. È la stima dell'Istat sui poveri assoluti in Italia, un milione in più di quanti fossero nel marzo scorso, quando il Covid era ancora una minaccia. Vuole dire che oggi quasi un italiano su dieci (il 9,4% della popolazione) fatica moltissimo a fare fronte ai bisogni essenziali: mangiare, curarsi, coprirsi se è freddo.

continua a pagina 36

di **Monica Guerzoni** e **Florenza Sarzanini**

Il ministro della Salute Speranza vara nuove misure contro l'avanzata del virus. Nel giorno in cui si superano i tre milioni di contagiati dall'inizio della pandemia, si allargano i divieti in Italia. Campania e gran parte dell'Emilia-Romagna in rosso, Veneto e Friuli-Venezia Giulia in arancione. La Lombardia resta arancione scuro, ma rischia nei prossimi giorni il rosso. Sull'export dei vaccini, l'Ue appoggia Draghi. Cartelle fiscali, ipotesi condono.

da pagina 2 a pagina 11 e a pagina 38

GIANNELLI



LE DIMISSIONI DEL SEGRETARIO PD

Zingaretti: non ci ripenso Tre nomi per il successore

di **Maria Teresa Mellè** e **Alessandro Troceno**

I maggiori del Pd hanno sperato fino all'ultimo che Nicola Zingaretti non formalizzasse le dimissioni. Ma così non è stato. E ora il Pd, sapendo che non è il tempo per un congresso, dovrà prendere atto della realtà. Frenetiche consultazioni, ieri, per evitare un tracollo del Pd. I leader della minoranza di base riformista e quelli della maggioranza interna hanno deciso di eleggere il successore nella prossima Assemblea nazionale. Si fanno tre nomi.

alle pagine 12 e 13

Il viaggio in Iraq L'appello di Francesco in una capitale blindata

Il Papa a Bagdad: «Basta estremismi, tacciano le armi»



di **Lorenzo Cremonesi** e **Gian Guido Vecchi**

In una Bagdad blindata papa Francesco lancia un appello alle autorità irachene: «Tacciano le armi, basta estremismi». È accolto dal presidente Barham Salih nell'ex dimora di Saddam Hussein (foto). Poi la messa nella chiesa dove nel 2010 uccisero 48 cristiani. Un sopravvissuto: «Cinque ore d'inferno». È la prima volta di un Pontefice in Iraq.

alle pagine 16 e 17

AVEVA 82 ANNI

Addio a Tognoli, il sindaco (e la memoria) dei milanesi

di **Giangiaco Schiavi**



Era la memoria di una Milano da amare. Il sindaco dei milanesi. Stimato, rimpianto, mai dimenticato. Se entrava in un bar gli sorridevano: «Buongiorno sindaco».

continua a pagina 23

L'AMBASCIATORE MORTO

Congo, agguato al procuratore del caso Atanasio

di **Francesco Battistini**

Sulle alture del Kivu, poco lontano da dove sono stati uccisi Atanasio, Iacovacci e l'antista, è stato assassinato martedì sera uno dei magistrati che indagano sulla morte dell'ambasciatore.

a pagina 18

TREVISO

Moglie e amica uccise per i soldi della polizza

di **Nicola Cendron** e **Milvana Citter**

Svolta nel giallo del rogo di giugno nel Trevigiano. È stato il marito a dare fuoco alla casa uccidendo moglie e amica per incassare i soldi della polizza.

a pagina 21

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Volendo azzardare un sommario check-up della psiche degli italiani a un anno dal patatrac pandemico, si direbbe che siamo precipitati in piena sindrome adolescenziale. Stanchi, irritabili, lunatici e insofferenti a tutto, anche a noi stessi. Non eravamo allenati a stare su un'emozione di paura così a lungo, né a fare i conti con l'indeterminatezza della sua fine. Si è smorzata la voglia di divertirsi, come quella di spaventarsi: entrambe logorate dall'abuso. Se c'è un cantante sanremese si cambia canale, ma lo si cambia anche se c'è un virologo, per quanto persino loro siano ormai esausti: litigano solo per affiducine. L'arrivo dell'affidabile Draghi ha provocato una delega emotiva, una sorta di rilassamento generale con conseguente

Gli insofferenti

calo delle difese immunitarie. Che ci pensi lui, noi non abbiamo più nemmeno le energie per preoccuparci. La stanchezza prevale sulla speranza, sulla disperazione e almeno per ora sulla rabbia. Chi può, lavora e studia. Chi non può, progetta viaggi immaginari e li racconta su siti che stanno nascendo apposta. Chi non ne può più, compie gesti di rifiuto improvvisi e apparentemente irrazionali, come il Nicola Zingaretti dimissionario per insoddisfazione. L'unico futuro a breve termine che si rischia ancora a ipotizzare ha il volto dei due nemici accertati del virus: il vaccino e l'estate. Chi l'avrebbe detto, un anno fa, che il nostro sogno sarebbe diventato mettersi in fila sotto il sole per una puntura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

30 mg, 60 mg, 90 mg
farmaco a base di Silexan®

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

CRATIVO UMORE
SONNO DISTURBATO
PENSIERI COSTANTI

Scopri il farmaco Laila, la tua soluzione per affrontare l'ansia lieve. Laila è un farmaco a base di Silexan® (pharmaceutical grade) con azione ansiolitica. Laila è un farmaco a base di Silexan® (pharmaceutical grade) con azione ansiolitica.

103018
9 771120 498008
Prestare solo a chi è in grado di pagare. L. 40/2003 art. 1, c. 10. L. 40/2003 art. 1, c. 10. L. 40/2003 art. 1, c. 10.





Cartelle esattoriali: i giallorosa volevano fare pulizia sui crediti inesigibili sotto una soglia minima. Ma ora Lega e FI chiedono un megacondono fiscale per tutti



Sabato 6 marzo 2021 - Anno 13 - n° 64
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818 230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "Quarta mafia"
Spedizione abb. postale D.L. 358/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 116/2009

LITE SUL REGGENTE PD
Zinga non torna indietro, governo Lega-FI più forte
GIARELLI, MARRA E RIDDANO CON UN COMMENTO DI CORRIAS A PAG. 2-3

L'EURODEPUTATA LEFT
Aubry: "Vaccini, nazionalizzare chi si tiene i brevetti"
MANTOVANI E VERGINE A PAG. 6-7

3 PROCURE SICILIANE
Ipm: "Rapporti provati tra alcune Ong e gli scafisti"
CAIA A PAG. 15

SULL'AUTO BLINDATA
Il Papa è in Iraq: "Basta terrorismi nel nome di Dio"
GRANA A PAG. 17

PARLA PEREVERZIN
"Stupri e torture nella prigione Ik2 di Navalny"
Michela Taccarino

"La Russia interna è una *bolshaya kolonia*, un'enorme colonia penale, che al suo interno contiene altre prigioni. Le carceri russe sono un Paese nel Paese, luoghi con leggi e regole a parte".
Lo dice al telefono, da Berlino, Vladimir Pereverzin, autore di *Ostaggio. Storia di un manager della Yukos*, il libro di memorie in cui racconta di abusi e umiliazioni subite nelle celle del Cremlino.
A PAG. 16

MCKINSEY&C. GLI ADVISOR VALUTANO GLI IMPATTI DEL PIANO

Draghi, consulenti privati sul Recovery

ALTRO CHE SOLITARIO IL PREMIER INGAGGIA LE MULTINAZIONALI PER L'ULTIMA STESURA. MA FINO A UN MESE FA NON SI DICEVA CHE BASTANO I MINISTERI?

BARBACETTO E DI FOGGIA A PAG. 5

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro lo coglione come Nicola a pag. 2
- Fini Lo scalpo di Renzi a pag. 11
- Ranieri Il Pd fuori dalla realtà a pag. 11
- Pontani Lettera ai Migliori a pag. 18

FIRENZE Rivelazioni in un verbale Ipm volano a Palermo

Graviano "canta" sui soldi B. di nuovo sotto inchiesta

■ "L'Espresso" svela una nuova indagine antimafia sul leader di FI e sui suoi patrimoni iniziali. Il boss delle stragi: "Mio nonno era in contatto con Berlusconi". La trasferta dei magistrati in Sicilia per verificare le sue dichiarazioni. Risentito pure l'ex gelataio Salvatore Baiardo

LILLO A PAG. 8-9




CHE C'È DI BELLO
Il crime sul marcio in Danimarca, Fulci e il nuovo Nguyen
DA PAG. 20 A 23

SANREMO, QUARTA SERATA
Festival delle donne malgrado il turnover Ecco il toto-vincitori
MANNICCI E TRUZZI A PAG. 19

La cattiveria
Nicola Zingaretti: "Io non scompaio". Se no rimaneva segretario del Pd
WWW.SPINOZA.IT



La variante saudita

» Marco Travaglio

I sogni, vedi quello di Padellaro e quello mio su Conte, portano sfiga. Ma nessuno li può controllare, né costringere a un minimo di attendibilità. Infatti l'ultimo è quanto di più fantasioso si possa immaginare. Cerano tutti i capitribù del Pd (che è peggio della Tabia) in conclave nei loro caratteristici costumi e copricapi. Era giovedì sera e s'interrogavano sul da farsi dopo le dimissioni di Zingaretti. Ciascuno sfornava il nome del suo segretario preferito, un po' come Guzzanti-Veltroni che cercava il candidato premier del 2001 (Heidi, Topo Gigio, Napo Orso Capo, Amedeo Nazzari...). E col medesimo effetto-risata. Guerini? "E chi è?". Bonaccini? "Sta in zona rossa e poi è già mezzo imparolato con Salvini". Franceschini? "Aridaje!". Lotti? "E inquisito e a quel punto tanto vale richiamare Matteo". Pinotti? "Dai, è uno scherzo!". Di nuovo Zinga? "Ma se dice che si vergogna di noi!". Zanda? "Tanto vale chiamare De Benedetti". Fassino? "Seee, serve giusto un portafortuna". Gentiloni? "Meglio la melatonina". Orfini? "Piuttosto un cappio". Marcucci e Delrio? "Allora meglio Fassino!".

Il barista che portava la tisane aveva la 7 sullo *smartphone* e guardava uno strano tipo dall'accento emiliano che spiegava a un misirizzi due o tre cose sulla sinistra. Che non può innamorarsi di Draghi. Che non può farsi fare di tutto senza reagire, tipo la cacciata di Arcuri ("Con lui eravamo primi in Europa per i vaccini e dopo il taglio siamo ancora ai livelli di Germania, Francia e Spagna: fra sei mesi vedremo dove siamo"). Che non può rinunciare a Conte, massacrato e poi silurato non certo perché poco di sinistra, semmai troppo. Che deve lavorare a un campo largo progressista col M5S e col 40-45% di incerti, delusi e astenuti, anziché ammicchiarsi con Lega e Forza Italia Viva. Che deve battersi per i brevetti liberi dei vaccini e dei farmaci salvavita e contro l'ennesimo condono fiscale. A quelle parole, i capitribù ebbero una strana sensazione, come di *dejà vu*. "Queste cose mi pare di averle già sentite da qualche parte". "Anch'io, ma tanti anni fa". "Pure a me sono familiari, forse mio nonno, la maestra, chissà...". "Una volta, in un incubo terribile, ho sognato che le dicevo anch'io!". "A me quel tipo pare tanto di averlo già visto, ma non mi ricordo dove!". Il barista li interruppe: "Coglioni, quello è Bersani, il vostro ex segretario, che avete lasciato andare via perché non piaceva a quello di Rignano! Fatevi curare". Lo presero in parola e chiamarono un virologo. Il quale li visitò, diagnosticò a tutti una nuova mutazione del Covid e dettò una terapia d'urto: mettersi in quarantena per 10 anni e richiamare Bersani come segretario. Quelli, terrorizzati, obbedirono. Poi lessero il referto: "Variante saudita".





ANNO XXVI NUMERO 55 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASIA SABATO 6 E DOMENICA 7 MARZO 2021 - € 2,50 + € 1,50 con il libro RIPARTIRE DA DRAGHI

A tre anni dalla loro annunciata morte, i partiti tornano centrali e vitali, grazie a Draghi. Spunti per un nuovo bipolarismo

Si libri di storia. Il 4 marzo del 2018 lo ricordarono come il giorno in cui l'Italia era stata investita da uomini politici...

come oggi i partiti hanno sentito il bisogno di trovare una nuova identità per provare a uscire con tempismo dalle logiche stantie dello status quo...

ha avuto l'effetto di far sentire come un albero il Pd costretto a fare i conti con un problema tanto irrisolto quanto cruciale: non essere oggi con naturalezza il partito di Draghi...

di Draghi pur essendo quello più lontano da Draghi sarà davvero coerente. E se il percorso del Pd che oggi sembra essere l'unico partito incapace di rivendicare l'agenda Draghi...

IL PAPA' E LA FRATELLANZA CONTRO LA SOTTOMISSIONE

"Riconoscimento, rispetto, diritti e protezione" per tutti. Francesco in Iraq parte bene

Roma. "Vengo come pellegrino per incoraggiarli nella loro testimonianza di fede, speranza e carità in mezzo alla società", ha detto il Papa

salutando i fedeli cattolici nel suo primo discorso ufficiale in terra irachena, nel palazzo presidenziale di Baghdad. Ecco, subito chiarita, la cifra del viaggio, uno dei più delicati e rilevanti degli ultimi decenni...

Mosul. Dal nostro inviato. "No, niente foto, che poi ci prendono in giro in Italia". Le suore lavano la strada con getti d'acqua, sono alle...

gre, si allarmano quando vedono la macchina fotografica alzata, non vogliono essere viste con gli stivali e la ramazza in mano. Hanno passato sette anni a Bologna e non hanno mai visto il Papa - "avevamo da studiare" - ma è lui ad arrivare qui domenica nella piana di Mosul, nella piccola città di Qaraqosh, ed è la ragione che spiega perché lavano la strada. Tutto brilla sotto il sole, tutto è lucido, le bandierine del Vaticano bianche e gialle sfarfallano appese ai lamponi, gli uomini dell'antiterrorismo con le tute nere e le armi americane sono appoggiati ai muri. Ecco, le suore hanno un unico motivo di malcontento ed è che non vedranno il Papa in carne e ossa da vicino nemmeno questa volta, "non c'è posto in chiesa per noi, i posti sono occupati dalle autografe dei nostri soltanto la Madre superiora, guarderemo da fuori". Essere ammessi dentro o almeno nel chiostro della chiesa di Santa Maria al Tahira domenica durante la visita di Francesco è uno status symbol, tutto l'iraq che conta e che non ha trovato posto nelle altre tappe del viaggio sarà qui. Generali e politici. È il giorno speciale. È lo spirito dei grandi eventi internazionalizzati pure il politicamente corretto (i fiori agli uomini, le rose fluite hanno lasciato nella più completa indifferenza anche i tuiluristi più lesti, esattamente come il palloncino-canzonino, trovata musica di due sorelle. Serve l'uriazione del popolo. Fosti alla Rai chiederle alle redive Sardinie di andare a dare una mano. Anziché andare a occupare il posto più morto del paese, il Nazareno, ci eravamo i pesciolini potrebbe fare un giorno di protesta anche al secondo posto più morto del paese, l'Ariston. "Come semplici cittadini, attivisti, militanti di altri partiti, disoccupati, ansiose, femmine, pensionati o disillus". Occupy Sanremo, ecco il pubblico. (Matteo Crippa)

occupato il posto più morto del paese, il Nazareno, ci eravamo i pesciolini potrebbe fare un giorno di protesta anche al secondo posto più morto del paese, l'Ariston. "Come semplici cittadini, attivisti, militanti di altri partiti, disoccupati, ansiose, femmine, pensionati o disillus". Occupy Sanremo, ecco il pubblico. (Matteo Crippa)

occupato il posto più morto del paese, il Nazareno, ci eravamo i pesciolini potrebbe fare un giorno di protesta anche al secondo posto più morto del paese, l'Ariston. "Come semplici cittadini, attivisti, militanti di altri partiti, disoccupati, ansiose, femmine, pensionati o disillus". Occupy Sanremo, ecco il pubblico. (Matteo Crippa)

occupato il posto più morto del paese, il Nazareno, ci eravamo i pesciolini potrebbe fare un giorno di protesta anche al secondo posto più morto del paese, l'Ariston. "Come semplici cittadini, attivisti, militanti di altri partiti, disoccupati, ansiose, femmine, pensionati o disillus". Occupy Sanremo, ecco il pubblico. (Matteo Crippa)

occupato il posto più morto del paese, il Nazareno, ci eravamo i pesciolini potrebbe fare un giorno di protesta anche al secondo posto più morto del paese, l'Ariston. "Come semplici cittadini, attivisti, militanti di altri partiti, disoccupati, ansiose, femmine, pensionati o disillus". Occupy Sanremo, ecco il pubblico. (Matteo Crippa)

occupato il posto più morto del paese, il Nazareno, ci eravamo i pesciolini potrebbe fare un giorno di protesta anche al secondo posto più morto del paese, l'Ariston. "Come semplici cittadini, attivisti, militanti di altri partiti, disoccupati, ansiose, femmine, pensionati o disillus". Occupy Sanremo, ecco il pubblico. (Matteo Crippa)

occupato il posto più morto del paese, il Nazareno, ci eravamo i pesciolini potrebbe fare un giorno di protesta anche al secondo posto più morto del paese, l'Ariston. "Come semplici cittadini, attivisti, militanti di altri partiti, disoccupati, ansiose, femmine, pensionati o disillus". Occupy Sanremo, ecco il pubblico. (Matteo Crippa)

Fronte anti Cashback

Lettere al Foglio di Meloni (Fdi), Misiani (Pd), Marattin (Iv) e Lega: caro Draghi, via il bonus

Roma. Ieri il Foglio ha lanciato la proposta di cancellare il Cashback, per risparmiare 3 miliardi da usare nel contrasto alla povertà, nel sostegno alle imprese in crisi o per la riforma fiscale. L'idea ha raccolto consensi ampi e trasversali, anche se ci sono differenze sull'impiego delle risorse. Giorgia Meloni (Fdi), che già aveva presentato la proposta, ci scrive che bisogna aiutare le partite Iva. Luigi Marattin (Iv), presidente della commissione Finanze, pensa al fisco delle famiglie. L'ex ministro del Mef Antonio Misiani punta sul contrasto alla povertà. Per la Lega bisogna sostenere le attività in crisi. (vedi speciale 2)

M'hanno rimasto solo

Zingaretti si è dimesso perché stanco di Orlando, Franceschini e Guerini. L'equilibrio infranto

Roma. "M'hanno rimasto solo". Se dietro all'addio di Nicola Zingaretti ci sia l'ennesimo Audaace colpo dei soliti giganti del Pd non si sa. Di sicuro però c'è una sensazione di crescente lontananza, con ognuno in fondo perso dentro i fatti suoi, ha tormentato l'ultima curva del segretario dimissionario: Andrea Orlando, Daniele Franceschini, Lorenzo Guerini. Loro nel governo dei migliori, e lui, il a cercare guance da porgere. Dice Matteo Orfini: "Com'è noto, ho sempre criticato la linea di Nicola, ma gli ho sempre detto in privato: consoci il Pd, guardati da chi non critica". (Continui segue a pagina 10)

Dilemma Bonaccini

Ora è spiazzato da Zingaretti. Voleva la segreteria, ma non può mollare l'Emilia nel caos vaccini

Roma. Vuole diventare segretario ma non ora e in questo modo. Non ha un piano per scalfire il partito, non ha una corrente che sia veramente sua, non ha preparato una campagna, non ha intenzione di fare il candidato al congresso se il congresso si svolgerà nel 2022 perché "due anni sono tantissimi", ma neppure a ottobre "perché devo occuparmi della mia regione". Stefano Bonaccini è adesso l'uomo malgrado. Non voleva le dimissioni di Zingaretti malgrado non gradisse la linea del segretario. Non può essere l'uomo del destino malgrado tutti lo ripetano. Gli serve un anno. (Continua segue a pagina 10)

E Renzi ora che fa?

Sospeso tra ipotesi popocora e riavvicinamento, l'ex segretario scurta così la crisi del Nazareno

Roma. La messa di Nicola Zingaretti, da lui dimissionario dal Partito democratico, offre un servizio di interpretazione: ma adesso gli ex renziani che fanno, tornano nel Partito democratico? E Matteo Renzi che fa? Forse bisogna iniziare a distinguere il destino del senatore di Romano all'Arno da quello del partito che ha fondato, Italia Viva. C'è chi è pronto a scommettere, tra gli ex renziani del Partito democratico, che quindi lo conoscono bene, che l'ex presidente del Consiglio sia ormai diretto altrove, fuori dal Palazzo. Non sarebbe l'unico caso, di questi tempi. (Allegretti segue a pagina 10)

Consigli al Pd

Tre idee per il futuro. Più una cruciale: prepararsi a trattare con la Lega, esfiltrando l'infiltrato

Qualche consiglio non richiesto e non strettamente necessario al Pd. Tre idee e propono dopo l'omaggio Zingaretti.

Uno. Le alleanze non sono tutto, vogliono dopo, alternare il termine "strategico", che vale per i simili, per quelli che vorresti nella tenda, nella costituente, con la parola "convergenza", che vale per i grillini sulla via del veridismo transizionale (una buona cosa, in fondo, e se lo dico lo dice della transizione ecologica mi faccio due grandi baffi, credetevi). Due. Recuperare tutto, sopra ogni altra cosa, quelli che ti hanno fatto del male, boicottando e bullizzandoti, i Renzi, i Calenda, le Bonino (ho pure votato con Gentiloni e un peso forte sul cuore). Non esiste che gli ex presidenti del Consiglio e della Commissione di Consiglio e del Senato per il loro, è ridicolo. Tre. Le Giti non è una quisquaglia. Landini si mostra una persona affidabile, uno che sa come stanno le cose, fa e deve fare il suo mestiere con foga e pragmatismo. L'unità sindacale è un obiettivo che, secondo me bisognerebbe liquidare la regola dell'autonomia e reintrodurre in Parlamento i capi sociali della sinistra, con il loro prestigio e bagaglio. Le Giti non è un partito (non occasionale). So che un dogma ideologico parla contro questa proposta, ma non bisogna essere dogmatici. Primum vivere, e tutto è possibile. (Allegretti segue a pagina 10)

Il test di Sanremo

Lo share quest'anno è stato basso, forse perché il Festival non voleva essere una cura, ma una proposta

Il Festival, quest'anno, è andato a scuola, è stato un test e ha fatto un test. Non ha proposto distrazioni o catarsi, ma soluzioni tentativi. L'assenza del pubblico, in questo senso, è servita eccome: in teatro, quando ci sono le prove, il regista siede in platea e guarda lo spettacolo. E non è vero il primo che ha aspettato il Festival per sognare e spassarsela. Un verso della canzone di Colapesce e Dimartino spiega bene cosa vogliamo: "Metti un po' di musica leggera perché io voglia di niente, anzi leggerissimo". Un verso della canzone di Fulminacci spiega altrettanto bene come ci sentiamo: "Non c'è più niente di cui innamorarsi per sempre, per cui valga la pena restare, quindi stannote abbracciate alle spalle". Amadeus ha lavorato affinché lo spettacolo non fosse un'infusione ma una proposta, perché la musica questo è, una proposta, un invito, non una cura. Fare uno spettacolo come Sanremo senza pubblico è possibile, certo. E si potrà lavorare affinché, oltre che possibile, sia anche bello. Si dovrà capire se la platea vuota ha un effetto condizionante o liberatorio. Si dovrà capire se riusciremo a non pretendere che la musica ci salvi la vita ma, semplicemente, la migliori. Una cosa che dovremmo forse sforzarci di notare è che per la prima volta il Festival non ci ha caricati di niente, meno che meno ha cercato di catturarci a tutti i costi. Ha acceso la sua luce bianca, ha acceso la sua luce nera. (Pizzari segue a pagina 10)

Andrea's Version

O Conte o morte. Basta là. Da un'ultima riunione che manca Pitzara.

Il piano di Draghi

Macché sovranismo. Il gioco europeo di Chigi, E. Figliuolo contatta Bonomi e Stellantis

Roma. Che sia stata una spaccata sovranista è una tesi che lo fa quasi sorridere. "C'è davvero qualcosa che dice", si domandano i collaboratori di Mario Draghi. Matteo Salvini si, a quanto pare. Lui che smania per una photo opportunity col ministro del Lavoro di San Martino e magnifica la potenza di fuoco di Mosca che sul Monte Titano manda la bellezza di 400 dosi di Sputnik al giorno, ha già assoldato l'ex capo della Bce nella truppa dei supposti nazionalisti dopo il divieto all'export di 260 mila dosi di AstraZeneca destinati all'Australia ("Bene Draghi, Prima l'Italia"). Al che Ettore Scalfarotto, sottosegretario di lei al Viminale, scuote il capo: "Alla Lega bisognerebbe spiegare che il premier ha ribadito semmai la necessità della competenza dell'Ue, visto che tutti, a parte il sottoscritto, i membri della Commissione". Ma non è che Salvini lo ignora. "E' che rivendicano come nostre le azioni del governo, mandiamo in fibrillazione M5s e Pd", confessa ai suoi fedelissimi. Quel che è certo è che Draghi se n'è tenuto fuori, dalla baruffa politica. Persino troppo, se è vero che neppure un cenno alla faccenda è stato fatto durante il G20 di giovedì, a rischio del colpo ai dieci eventi. Un divieto, spiegano a Palazzo Chigi, opposto non certo all'Europa, ma allo stesso AstraZeneca (sulle cui inadempimenti anche San Marino, Gallia, e Repubblica di San Marino della Commissione europea, è assai critica). (Valentini segue nella speciale 3)

Liti di condominio

Il Canada è la prima vittima del nazionalismo sui vaccini dell'insospettabile Biden

Milano. Ieri il Canada ha approvato il vaccino Johnson & Johnson, aveva già preacquistato 10 milioni di dosi e ha un'opzione per altri 28 milioni di dosi. Questo è il quarto vaccino introdotto in Canada, dopo Pfizer, Moderna e AstraZeneca, ma il governo di Justin Trudeau è sotto grande pressione perché l'approvazione e la somministrazione sono lenti: le autorità sanitarie regionali hanno già previsto di allungare i tempi fra la prima e la seconda dose. Secondo Our World in Data, il Canada somministra vaccino a 5,75 persone ogni cento, un numero superiore alla media mondiale ma molto lontano dai 24,95 ogni cento abitanti dei vicini di casa, gli Stati Uniti (e anni luce rispetto a Israele ed Emirati Arabi Uniti ma questo vale per tutti). Il problema è che il Canada non produce alcun vaccino, quindi il suo approvvigionamento dipende del tutto dai paesi stranieri: quando Pfizer ebbe problemi con il suo stabilimento in Belgio e fu costretto a tagliare le consegne anche in Europa, il Canada fu la vittima principale. Quando sentì parlare di nazionalismo sui vaccini, Trudeau si allarmò, e infatti ha cercato di ovviare a questa minaccia chiedendo d'uso, unico paese del G7, dal programma Covax, che riformisce tutto il mondo. Ma nulla sarebbe potuto accadere se il Canada non avesse cercato di ovviare a questa minaccia chiedendo d'uso, unico paese del G7, dal programma Covax, che riformisce tutto il mondo. Ma nulla sarebbe potuto accadere se il Canada non avesse cercato di ovviare a questa minaccia chiedendo d'uso, unico paese del G7, dal programma Covax, che riformisce tutto il mondo. (Pizzari segue nella speciale 3)

Il papa e la fraternanza

Il papa e la fraternanza contro la sottomissione

Il papa e la fraternanza contro la sottomissione

Il piano di Draghi

Macché sovranismo. Il gioco europeo di Chigi, E. Figliuolo contatta Bonomi e Stellantis

Macché sovranismo. Il gioco europeo di Chigi, E. Figliuolo contatta Bonomi e Stellantis

Liti di condominio

Il Canada è la prima vittima del nazionalismo sui vaccini dell'insospettabile Biden

Il Canada è la prima vittima del nazionalismo sui vaccini dell'insospettabile Biden

Andrea's Version

O Conte o morte. Basta là. Da un'ultima riunione che manca Pitzara.

Il piano di Draghi

Macché sovranismo. Il gioco europeo di Chigi, E. Figliuolo contatta Bonomi e Stellantis

Liti di condominio

Il Canada è la prima vittima del nazionalismo sui vaccini dell'insospettabile Biden

Il papa e la fraternanza

Il papa e la fraternanza contro la sottomissione

Il papa e la fraternanza contro la sottomissione

Il piano di Draghi

Macché sovranismo. Il gioco europeo di Chigi, E. Figliuolo contatta Bonomi e Stellantis

Macché sovranismo. Il gioco europeo di Chigi, E. Figliuolo contatta Bonomi e Stellantis

Liti di condominio

Il Canada è la prima vittima del nazionalismo sui vaccini dell'insospettabile Biden

Il Canada è la prima vittima del nazionalismo sui vaccini dell'insospettabile Biden

Andrea's Version

O Conte o morte. Basta là. Da un'ultima riunione che manca Pitzara.

Il piano di Draghi

Macché sovranismo. Il gioco europeo di Chigi, E. Figliuolo contatta Bonomi e Stellantis

Liti di condominio

Il Canada è la prima vittima del nazionalismo sui vaccini dell'insospettabile Biden





il Giornale



SABATO 6 MARZO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 55 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
SIR2020471 - Grafica di: scottobaldi

L'ASSALTO GIUDIZIARIO DI PALAMARA E DI BERLUSCONI

di Alessandro Sallusti

Le confidenze che ho raccolto da Luca Palamara nel libro *Il Sistema* al momento non bastano a smuovere il muro di omertà che parti della politica e della magistratura hanno innalzato attorno al sistema - per l'appunto - costruito negli anni per pilotare la vita politica italiana. Eppure ce ne sarebbero di spunti su cui riflettere e altri su cui indagare, ma farlo vorrebbe dire ammettere quantomeno l'ipotesi che sia esistito un patto tra sinistra e magistrati per impedire a Silvio Berlusconi di tenere il centrodestra al governo, nonostante la volontà espressa - in alcuni casi a grande maggioranza - dagli elettori.

Dalle parole di Palamara emerge infatti con chiarezza il motivo per cui negli ultimi 27 anni, dieci dei quali da presidente del Consiglio, Berlusconi ha subito 86 processi per un totale di 3.672 udienze, che a metterle tutte in fila si avrebbe un processo infinito, con udienze tutti i giorni, per dieci anni, Natale incluso. E che il tutto ha prodotto una sola condanna definitiva, discussa e ancora oggi discutibile per ammissione di due dei magistrati che l'hanno firmata.



Silvio Berlusconi

Palamara ammette l'esistenza di un piano e di una strategia per isolare Berlusconi dalla vita politica. Di più, ne rivendica la paternità. Piano che, per inteso, non è stato mai archiviato, al punto che Berlusconi è ancora oggi a processo per gli strascichi di una vicenda, quella di Ruby, nata in piena era Palamara, per cui è già stato assolto in via definitiva per non aver commesso il fatto. Se non si può riscrivere il passato, mi chiedo, perché almeno non provare a scrivere un presente e un futuro onesti e leali, e smetterla di perseguire un leader politico, tre volte presidente del Consiglio, sostenendo contro ogni buon senso che i tremila euro al mese che Berlusconi erogava al musicista Mariano Apicella - con il quale ha composto 130 canzoni - per prestazioni professionali da ben quindici anni prima del caso Ruby - solo per fare un esempio tra i tanti possibili - siano stati un compenso per comperare il suo silenzio sui fatti contestati?

Palamara è il passato, ha «confessato» i suoi peccati, ma quel sistema purtroppo è ancora in piedi e continua ad operare indisturbato. Fermarlo non è semplice, me ne rendo conto, ma dalle istituzioni, dal governo e dal Parlamento deve arrivare un segnale chiaro che lo scempio fatto in passato non può continuare come se niente fosse. Non sarebbe giusto per Silvio Berlusconi e neppure per la democrazia.

Borgia, Fazzo e Zullo alle pagine 14-15

PAROLA DI CINGOLANI

Diktat del superministro: «Mangiate meno carne»

Il monito ecologista fa infuriare allevatori e consumatori

Forza Italia: Cina rapace, salvare le nostre aziende

«Sappiamo che chi mangia troppa carne subisce degli impatti sulla salute, allora si dovrebbe diminuire la quantità di proteine animali sostituendole con quelle vegetali». È bastata questa frase del neo ministro Roberto Cingolani per farci intravedere una triste Transizione ecologica a base di tofu che ha fatto infuriare la filiera. Mentre altre aziende rischiano di finire in mani cinesi.

De Francesco, Marino e Signorini alle pagine 2-3

IL VIAGGIO DEL PONTEFICE IN IRAK

Così Bergoglio rischia la vita per riscattare il popolo cristiano

di Gian Micalessin



STORIA Bergoglio ieri a Baghdad: è la prima volta di un Papa

Lo confesso, fino ad oggi parole ed opere di Papa Francesco non sempre mi hanno convinto o entusiasmato. E spesso mi sono chiesto se qualcosa sfuggisse alla mia comprensione. Dopo una settimana passata sulle tracce di quello che domani sarà il suo cammino nel nord dell'Irak la sensazione di una mia personale inadeguatezza (...)

segue a pagina 16

Biloslavo e Sartini a pagina 16

L'ANALISI

Quando l'ideologia è indigesta

di Nicola Porro

Abbiamo troppa stima per il neo ministro della Transizione Ecologica, Stefano Cingolani, per non commentare una sua recente dichiarazione controversa. Cingolani è uno scienziato. Non dovrebbe essere intriso di climatismo:

quell'ideologia che ha sostituito nel nuovo millennio il marxismo come strumento di critica radicale ai nostri modelli di vita. Nei giorni scorsi ha detto: «L'agricoltura intensiva pone problemi, ci ha consentito di vivere più a lungo (...)

segue a pagina 3

LO SCONTRO SUL PIANO VACCINALE

Covid, le truppe dei virologi dichiarano guerra all'esercito

Chiara Giannini

■ I virologi dichiarano guerra ai militari. Secondo Andrea Crisanti il nuovo commissario all'emergenza Covid, il generale Francesco Paolo Figliuolo, «in confronto agli ingegneri di Amazon, è un apprendista». Il Cocer interforze insorge: «Apprendiamo che il direttore di un laboratorio di microbiologia è anche un luminare nel settore della logistica». Ed è bufera.

a pagina 8

SCUOLE CHIUSE E RABBIA SOCIALE

Sala chiama gli studenti alla protesta di «classe»

Giannoni a pagina 5

IL DOPO-ZINGARETTI

Donne o ex (rossi) Il Pd in cerca di leader fantasma



di Vittorio Macioce

Lil futuro prossimo del Pd potrebbe aprirsi con un «gambetto di donnas». È la mossa che battezza il romanzo di Walter Tevis e resa popolare dalla serie *La regina degli scacchi*. È una strategia per conquistare il centro della scacchiera e l'avversario può assecondarla mangiando un pedone o rifiutarla. Nella storia di Beth, la protagonista, è il simbolo di come una donna sia riuscita ad affermarsi in un mondo dominato dagli uomini. È un tema su cui a sinistra ci si sta interrogando da qualche tempo. La nomina di ministri solo maschi nel governo Draghi ha messo in evidenza qualcosa che tutti (...)

segue con Cesaretti a pagina 11

IL SOCIALISTA GUIDÒ LA CITTÀ DAGLI ANNI DI PIOMBO AGLI ANNI OTTANTA

Addio a Tognoli, sindaco del rinascimento milanese

di Paolo Guzzanti

Povero Carlo Tognoli, che morte triste dopo una vita così importante, andarsene per un Covid preso in ospedale dopo una frattura del femore. Tognoli è stato il volto della Milano tornata alla vita, detta anche la «Milano da bere» e dunque craxiana e per una lunga odiosa stagione detestata da tutti quelli che della prima ondata di odiatori dell'Italia del Dopoguerra, sia calda che fredda, che si espresse con l'odio anti Craxi e poi con quello seguente e conseguente contro Berlusconi. Tognoli fu sindaco sia durante la stagione dura e buia del sangue sia durante la rinascita economica e civile.

a pagina 12



OGGI LA SERATA FINALE

Ma il Festival è più forte anche del calo degli ascolti

di Paolo Giordano

con Rio alle pagine 34-35

▼ Da oggi in edicola con «il Giornale»

La nuova collana: «La guerra italiana»

LA GUERRA ITALIANA

«IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPEDIRE IN ABBONAMENTO IL LIBRO ALLA SIG. M. L. ZINGARETTI, VIA...»

IL GIORNO

SABATO 6 marzo 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Al San Francesco di Lodi: deroga per i lavori essenziali

**Scuola chiusa, non per tutti
«Qui restano in classe
i figli di medici e agenti»**

Anastasio in Lombardia



ristora
INSTANT DRINKS

Le Regioni si colorano di nuovi divieti

Toscana e Lombardia arancioni. Dopo Bologna e Modena rossa anche la Romagna. Stretta sulla Campania. Anarchia sulle regole
Piano vaccini: iniezioni in base alle fasce di età e scorte mirate. Pieni poteri al generale Figliuolo per disporre dei militari

Servizi
da p. 3 e p. 6

Gli inutili guai di M5s e dem

**La lotta al virus
ora si fa seria
Guai a dividersi**

Bruno Vespa

I Lazio ci sta mettendo una pezza. Così chi scrive - nato nel '44 - potrà raggiungere suo fratello, già vaccinato, senza altri titoli che di essere nato nel '57. Ma la stravaganza peggiore non è questa. La stravaganza - per usare un eufemismo - è che in Italia meno di un milione di ultraottantenni su quattro milioni e 400mila sono stati vaccinati con la prima dose, mentre lo sono stati circa 800mila socio-sanitari che in massima parte non sono mai entrati in un reparto ospedaliero. Docenti universitari in pensione, ricercatori che entrano in ateneo una volta l'anno e così via.

Continua a pagina 2

FRANCESCO PRIMO PAPA IN IRAQ, UN PAESE MARTORIATO DALLA GUERRA
DIFENDE I CRISTIANI: «BASTA VIOLENZA, UGUAGLIANZA PER TUTTI»

IO NON HO PAURA



Papa Francesco,
84 anni,
ieri a Baghdad

Fabrizio a pagina 13

DALLE CITTÀ

Milano

**Addio a Tognoli
il sindaco
che portò la città
nel futuro**

Mingola nelle Cronache

Milano

**Calci e pugni
a milanista
5 interisti denunciati**

Vazzana nelle Cronache

Codogno

**Ecco la squadra
delle sentinelle
dei parchi pubblici**

Borra nelle Cronache



Il partito cerca una guida dopo Zingaretti

**Il Pd punta sulla Pinotti
Bonaccini alla finestra**

Colombo e Coppari alle pagine 8, 9 e 10



Il brano dedicato al papà morto. Stasera la finale

**Sanremo dice Gaudio
Il vincitore dei giovani**

Servizi alle pagine 22, 23 e 25

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
Nuovo farmaco con formula
Silexan®
per combattere i sintomi
dell'ansia lieve.

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila ha la medesima azione del dimenzione (SIP) negli esseri antropomorfi del farnese. Anche il farnese. Si è constatato che dopo l'assunzione di Laila, il farnese, come risultato di un'attività cooperativa, cambia qualità. Aut. Min. SAN/2021.



Oggi su Alias

JANE FONDA intervista a una militante instancabile del femminismo e dell'ambientalismo che invita a non abbassare la guardia



Domani su Alias D

VIAGGIO E STANZIALITÀ nella ricerca storica di Maurizio Francesconi e Alessandro Martini la ricostruzione di una «dialettica del turismo»



Visioni

Intervista Radu Jude racconta «Bad Luck Banging or Loony Porn», Orso d'oro alla Biennale 71
Cristina Piccolo a pagina 12

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE - EURO 2,50

SABATO 6 MARZO 2021 - ANNO LI - N° 55

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

BONACCINI SPIAZZATO DALLA MOSSA: UN ERRORE LASCIARE ADESSO. PER IL DOPO C'È CHI PENSA A VELTRONI

Zinga non toma, il Pd a rischio default

«Un mio ripensamento non c'è e non ci sarà». Zingaretti tira dritto sulle dimissioni. E ai cronisti che gli chiedono se l'assemblea di metà marzo potrebbe rigettarle, risponde: «leggete lo statuto. Non è previsto». Al Nazareno ieri è arrivata Valentina Cuppi, presidente

del Pd e ora reggente fino all'assemblea. Ha ricevuto la lettera di dimissioni: da oggi tutti gli organismi decadono, resta in piedi solo un esecutivo di emergenza. Vista la situazione, si inizia a ragionare sull'ipotesi di richiamare in campo un padre nobile come Walter Veltroni,

mentre esce allo scoperto anche Bonaccini: «Con Nicola ci frequentiamo fin da ragazzi, lo stimerò anche se non ci ripenserà, ma credo che dimettersi sia una scelta sbagliata». Bonaccini non si aspettava la mossa. Stava preparando la sfida congressuale, ma per fine anno. **APAGINA 2**

INTERVISTA A MATTEO RICCI

«Ora rischiamo l'estinzione»

Matteo Ricci, sindaco di Pesaro (Pd): «Con Draghi a palazzo Chigi il sistema politico si sta scomponendo. Renzi e altri vogliono trasformare il «governo

di tutti» in un progetto politico. Senza uno scatto di unità di tutto il gruppo dirigente rischiamo di non arrivare al congresso in autunno». **CARUGATI A PAGINA 3**

Il capo della Protezione civile Fabrizio Curcio, la ministra Gelmini e il generale Figliuolo durante la conferenza stampa di ieri. Foto: LaPresse

La Campania entra in zona rossa, la Lombardia si è messa in «arancione rinforzato» e può evitare il salto, Veneto e Friuli in arancione. La terza ondata è già qui. Per l'Iss peggiora il livello di rischio, alto in sei regioni. L'incidenza dei contagi è un brutto segnale per le scuole **pagine 4, 5**



INTERVISTA A MANON AUBRY

«Commissione debole e big pharma ci lucra»



«La logica di mercato ha prevalso. Il problema di fondo è che la salute non è considerata un bene comune, ma un prodotto come un altro». L'eurodeputata del Gue spiega le ragioni del suo duro intervento a Bruxelles: «La sola strada possibile è togliere la proprietà intellettuale sui brevetti». **MERLO A PAGINA 5**

CONGO SENZA PACE

Ucciso il magistrato del caso Attanasio



A nulla è servita la scorta dell'esercito. William Mwilanya Asani tornava da un meeting del team che indaga sull'agguato del 22 febbraio all'ambasciatore italiano. A sparare membri devianti delle stesse Forze armate congolese. Le violenze di oggi in Nord Kivu spiegate dalle guerre di ieri. **BOCCITTO, FLORIS A PAGINA 9**

L'ARRIVO A BAGHDAD

Francesco celebra il mosaico iracheno



Accolto all'aeroporto dal premier al-Kadhimi, ieri papa Francesco ha iniziato il viaggio in Iraq incontrando i vertici dello Stato e il patriarca caldeo Sako. Nel discorso d'esordio le tante sofferenze del paese ma anche l'omaggio alla millenaria convivenza di etnie e religioni diverse. **KOCCI A PAGINA 8**

Missione in Iraq

Il papa sventola la bandiera arcobaleno

ALBERTO NEGRI

Papa Francesco, che sarà in visita oggi da Sistani, fa politica e diplomazia, quella che nessuno riesce a fare. Ma chi è Ali Sistani, il religioso sciita di Najaf? È un uomo, con un'influenza spirituale estesa ben oltre i confini iracheni.

— segue a pagina 8 —

Lele Corvi



Partiti in macerie

Nel passaggio dall'Avvocato al Banchiere

MARCO REVELLI

Quella che appariva (a troppi) come la soluzione della crisi - la nascita del governo Draghi - si rivela in realtà una potente accelerazione della dis/soluzione del nostro sistema politico in atto da tempo.

— segue a pagina 15 —

Appello a Draghi

O i brevetti o la vita, vaccini per tutti

Il Governo italiano sostiene, presso l'Organizzazione Mondiale del Commercio (OMC), la proposta di India e Sudafrica di esentare dal brevetto i prodotti utilizzati per combattere la pandemia da Covid-19 e in particolare i vaccini.

— segue a pagina 14 —

Legge proporzionale

Per ridare senso alla rappresentanza politica

Si è appena costituito un anomalo governo di «salvezza nazionale» sostenuto dalla grande maggioranza delle forze politiche e si ricomincia, giustamente, a parlare di riforma della legge elettorale.

— segue a pagina 15 —

10386
9 770205 921017
Foto: Reuters/Spet. in a.p. - D.L. 302/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gp/C/CM/2021/013





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COM. N° 04 ITALIA SPECIFICHE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 336, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 6 Marzo 2021

Commenta le notizie su ilmattino.it

AISCHA E PRECORA, 'IL MATTINO' - 'IL 95PM', EURO 102

Il colloquio a Sanremo

Fiorello: «La mia sfida? Fare ridere, ma è come nuotare senza pinne»

Ilaria Ravarino a pag. 15



In panchina a Bologna

Il ritorno di Osimhen Ringhio torna a sperare nella grande rimonta

Pino Taormina a pag. 16



L'analisi RIFORMISMO SMARRITO IL PD È COME UN OGM

Luca Ricolfi

Le dimissioni di Nicola Zingaretti, di per sé, non sarebbero una notizia eclatante. Era un po' di giorni che se ne parlava, e di motivi per dimettersi ve n'erano a sufficienza: sotto la sua guida il Pd aveva perso (ulteriormente) identità, oltreché - negli ultimi tempi - potere e consenso.

Quel che invece nessuno aveva previsto è il modo scelto dal segretario del Pd per scendere dal vascello di cui era il capitano: accusare la chirurgia. A mia memoria è la prima volta che un capo di partito, ancora in carica, arriva a dire che si vergogna dei suoi compagni: «Lo stilledio non finisce. Mi vergogno che nel Pd da 20 giorni si parli solo di poltrone e primarie, quando in Italia sta esplodendo la terza ondata del Covid, c'è il problema del lavoro, degli investimenti».

Naturalmente, per chi studia i partiti con occhio distaccato, Zingaretti non ha detto nulla che non si sapesse perfettamente. La maggior parte dei partiti sono diventati macchine per permettere ai propri esponenti, di rango più o meno alto, di far carriera alle spalle di elettori e militanti più o meno ingenuamente idealisti.

E questo vizio, contrariamente a quanto pensano i quinquagenni, non è né uniformemente distribuito fra i vari partiti, né una sorta di costantistica della forma-partito.

Il Pd, per la profondità e capillarità della sua occupazione dei gangli del potere e macchina di autopromozione più di qualsiasi altro partito. E ho abbastanza anni ed esperienza per testimoniare che, a sinistra, non è stato sempre così: nel partito comunista, idealismo e abnegazione avevano un peso oggi inconcepibile.

Continua a pag. 35

Solo la Campania è in rosso «Vaccini, rivedere le quote»

►Da lunedì i nuovi divieti. Scuola, movida e varianti: così è ripartita l'epidemia Il governatore a Figliuolo: «Noi penalizzati, in altre regioni arrivano più dosi»

Per ora soltanto la Campania va in «zona rossa» a causa del netto incremento dei contagi da Covid, favorito anche dal proliferare di varianti, movida selvaggia e attività scolastica. I nuovi divieti scatteranno da lunedì. Il governatore De Luca al generale Figliuolo: vanno riviste le quote dei vaccini.

Capone, Mautone e Porcaro alle pagg. 2 e 3

La resa dei conti nel Pd

Zingaretti: «Non ci ripenserò» È subito guerra tra le correnti

«Non ci ripenso», così il segretario di dimissionario del Pd, Zingaretti. Un partito che sprofonda in un psicodramma che magari non finirà mai. La

guerra tra le correnti, infatti, è violentissima. Il Mattino ha ascoltato Fassino e Fioroni. Ajello e Picone alle pagg. 10 e 11

Il decreto in arrivo

Maxi sanatoria fiscale ristori per 11 miliardi via 65 milioni di cartelle

Maxi sanatoria fiscale in arrivo con la cancellazione degli atti fiscali tra il 2000 e il 2015. Saranno cancellati 65 milioni di cartelle. Bassi a pag. 8

Gli eventi del Mattino

Carfagna: «Il Sud è una priorità del Recovery Zes da riformare»



Marco Esposito

«Il Sud è prioritario nel nuovo Recovery, bisogna sanare le distanze. E occorre una svolta su assillino, tempo pieno e Zes». Così il ministro Mara Carfagna intervenuto all'evento Top 500 organizzato da PwC e Mattino. A pag. 9

Sui muri della Capitale il volto del rapinatore ucciso



La foto del murale dedicato a Ugo Russo è comparso sulle cantonate di Roma

La sfida del murale arriva a Roma

Valentino Di Giacomo in Cronaca

Sindaco sotto scorta ma viene sfiduciato «La legalità fa paura»

►A Brusciano, dopo le denunce degli estorsori scaricato il primo cittadino. Avvisato il Viminale

Carmen Fusco

Sei consiglieri di maggioranza firmano le dimissioni insieme con i colleghi di opposizione e mandano a casa il sindaco di Brusciano Giuseppe Montanile. Ex carabinieri, da martedì scorso Montanile è sotto scorta per le minacce ricevute dopo una testimonianza. «La sfiducia è stato un colpo basso - dice - proprio mentre tornavo dai carabinieri».

L'ambasciatore ucciso

Maledizione Congo assassinato il giudice del caso Attanasio

Nuova imboscata sulla strada per Groma, in Congo. Ucciso il magistrato che indagava sull'agguato all'ambasciatore Attanasio e al carabiniere di scorta. Errante a pag. 13

Il viaggio storico in Iraq

Il Papa: «Pieni diritti per i cristiani» Ma nessun accenno ai perseguitati



Giansoldati e Trotta a pag. 12

La riflessione

Francesco e la sfida che darà un segno all'intero Pontificato

Angelo Scaletto

Più che un viaggio è una sfida. O quantomeno si può parlare di viaggio, se si identifica questo che è iniziato ieri a Bagdad, con viaggio.

Continua a pag. 34

supermercatoideco.multiplici.it

Offerte fino all'11 marzo 2021

Deco Supermercati
La tua scelta quotidiana

Essere FEDELE oggi TI PREMIA

KIMBO Caffè a. Napoli
Masticato
€ 3,99
CON CARTA ESSERE DECO
KIMBO caffè macinato fresco gr 250 x 2 € 3,49

SANT'ANNA
Acque minerali naturali
N. 15 x 6 bottiglie
€ 1,86
CON CARTA ESSERE DECO
SANT'ANNA € 1,56





Il Messaggero



21€ € 1,40* ANNO L.48 - N°94 ITALIA
Sped. in A.P. 08/05/2002 (art. 1, comma 1) art. 1, comma 2

NAZIONALE



Sabato 6 Marzo 2021 • S. Coletta

IL GIORNALE DEL MATTINO

...mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Giovani, vince Gaudiano
Sanremo, ultimi ciak una notte da favorito per Ermal Meta
Fiorello: «2022? Io no»
Alle pag. 22 e 23 il commento di Concita Borrrelli a pag. 26



Stasera l'anticipo
Juve-Lazio decisiva per Pirlo e Inzaghi in ballo la rincorsa a scudetto e Champions
Abbate, Bernardini e Mauro nello Sport



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

Il terremoto Pd
La ritirata del Capo e la sconfitta del riformismo

Luca Ricolfi

Le dimissioni di Nicola Zingaretti, di per sé, non sarebbero una notizia eclatante. Era un po' di giorni che se ne parlava, e di motivi per dimettersi ve n'erano a sufficienza: sotto la sua guida il Pd aveva perso (ulteriormente) identità, oltreché - negli ultimi tempi - potere e consenso.

Quel che invece nessuno aveva previsto è il modo scelto dal segretario del Pd per scendere dal vesucio di cui era il capitano: accusare la ciurma. A mia memoria è la prima volta che un capo di partito, ancora in carica, arriva a dire che si vergogna dei suoi compagni. «Lo scioglimento non finisce. Mi vergogno che nel Pd da 20 giorni si parli solo di poltrone e primarie, quando in Italia sta esplodendo la terza ondata del Covid, e il problema del lavoro, degli investimenti».

Naturalmente, per chi studia i partiti con occhio distaccato, Zingaretti non ha detto nulla che non si sapesse perfettamente. La maggior parte dei partiti sono diventati macchine per permettere ai propri esponenti, di rango più o meno alto, di far carriera alle spalle di elettori e militanti più o meno ingenuamente idealisti.

E questo vizio, contrariamente a quanto pensano i qualunque, non è né uniformemente distribuito fra i vari partiti, né una sorta di costante storica della forma-partito.

Continua a pag. 26
Acquaviti e Ajello a pag. 9

Fisco, la sanatoria anti-crisi

► Nel decreto Sostegni cancellate 65 milioni di cartelle fino a 5000 euro emesse dal 2000 al 2015. Ristori per 11 miliardi, con tetto a 150mila euro. Rottamazione per partite Iva e imprese in dissesto

ROMA Addio a 65 milioni di cartelle. Previsti indennizzi per 11 miliardi. La settimana prossima dovrebbe arrivare il via libera del consiglio dei ministri al decreto Sostegni. Saranno cancellati gli atti fiscali dal 2000 al 2015 fino a 5 mila euro. Prevista la rottamazione per imprese e partite Iva in difficoltà. Capitolo ristori: il tetto fissato a 150 mila euro. Tra i beneficiari degli aiuti inseriti anche i professionisti iscritti alle casse come avvocati, geometri e architetti.

Bassi e Bisozzi a pag. 7

Parigi: «Sullo stop d'accordo con Draghi»

Vaccini, la grande fuga dalla Ue
In un mese esportati 174 carichi

ROMA Prima che l'Italia bloccasse l'invio in Australia di 250 mila vaccini AstraZeneca prodotti ad Anagni, gli Stati dell'Unione avevano concesso per 174 volte il proprio benestare alle esporta-



zioni in 30 Paesi extra Ue. Una fuga incontrollata cui ora il governo italiano ha deciso di mettere fine. Parigi d'accordo: «Noi stiamo con Draghi». De Cicco ed Evangelisti a pag. 2

I dati di sieri, ricoveri e terapie intensive

Sanità, Centrosud meglio del Nord
Regioni, blocchi dove sale il contagio

ROMA I sistemi sanitari del Centrosud stanno rispondendo meglio del previsto alla terribile sfida del Covid. Anzi, stanno battendo quelli del Nord. Il confronto non può che partire dalle vac-



zioni e in alcuni casi addirittura impetuoso. Regioni, si punta a lockdown localizzati, l'obiettivo è contenere i contagi e aprire a Pasqua. Conti e Pirone alle pag. 5 e 6

Storico viaggio del Papa che oggi incontra l'ayatollah Sistani



Francesco in Iraq
«È l'ora del dialogo»

Papa Francesco a Baghdad con il presidente iracheno Barham Salih, a destra (foto ANSA) / Giannakaki a pag. 10

Congo, ucciso il pm del caso Attanasio: stesso tipo di assalto

► Il magistrato indagava sull'agguato costato la vita al diplomatico e al carabiniere Iacovacci

Valentina Errante

Un'altra imboscata sulla strada per Goma, in Congo. Dopo l'omicidio dell'ambasciatore italiano Luca Attanasio, martedì è stato ucciso in un agguato il maggiore William Hassani: è il magistrato che stava indagando proprio sull'assassinio del diplomatico e del carabiniere che era con lui.

A pag. 11

On line l'8 marzo
Sfida al Revenge porn dal Garante Privacy: il sito per denunciare

Ginevra Cerrina Feroni*

Registrare i momenti intimi con il proprio partner (...)
Continua a pag. 26

Star di Fortnite



Joseph, a otto anni è il più giovane pro dei videogame

ROMA È già un divo a 8 anni. Il piccolo Joseph Deen è diventato il più giovane giocatore professionista del videogame "Fortnite". In palio 3 milioni di dollari.
D'Etorre a pag. 15

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
il tuo spazio nella serenità di casa

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

SONNO DISTURBATO **PENSIERI COSTANTI**

CATTIVO UMORE

Leggere attentamente l'aggiornamento. Laila è un medicinale. È un prodotto GDF. Deve essere prescritto dal medico. Anche il suo utilizzo. Le informazioni sono a titolo informativo e non costituiscono un consiglio medico. © 2020 GDF

ARIETE, SGUARDO OLTRE I LIMITI

BRANNO

Buon giorno, Ariete! Ultimo quarto in Sagittario, l'attenzione si sposta dalle questioni domestiche a situazioni e persone lontane, anche estere. Vista l'attuale difficoltà di viaggiare, mantenetevi in contatto con le persone care, ci sono comunicazioni importanti. Marte fa già sentire il suo ottimismo e vigoroso impulso, vi rende giovani e innamorati. Un amore esaltato: passione, tenerezza, gelosia. Auguri.

© ARIFORIONE HERBERTA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria € 1,40 nelle altre regioni. Tardare con altri quotidiani non acquistabili separatamente nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20. In domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport - Stadio € 1,40. Nel Mezzogiorno, Il Messaggero + Primo Piano Pro € 1,20. Nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Centro delle Sport - Stadio € 1,40.



il Resto del Carlino

SABATO 6 marzo 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRASTAN
1870

100% ORZO ITALIANO

L'intervista: il vincitore è riminese

Aquila: «Io, autodidatta sono il nuovo re di Masterchef»

Spadazzi nel Fascicolo Regionale



Rapporto Cisl Emilia Romagna

Giovani e donne: sos lavoro

Defranchis nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

Le Regioni si colorano di nuovi divieti

Toscana e Lombardia arancioni. Dopo Bologna e Modena rossa anche la Romagna. Stretta sulla Campania. Anarchia sulle regole
Piano vaccini: iniezioni in base alle fasce di età e scorte mirate. Pieni poteri al generale Figliuolo per disporre dei militari

Servizi
da p. 3 e p. 6

Gli inutili guai di M5s e dem

La lotta al virus ora si fa seria
Guai a dividersi

Bruno Vespa

I Lazio ci sta mettendo una pezza. Così chi scrive - nato nel '44 - potrà raggiungere suo fratello, già vaccinato, senza altri titoli che di essere nato nel '57. Ma la stravaganza peggiore non è questa. La stravaganza - per usare un eufemismo - è che in Italia meno di un milione di ultraottantenni su quattro milioni e 400mila sono stati vaccinati con la prima dose, mentre lo sono stati circa 800mila socio-sanitari che in massima parte non sono mai entrati in un reparto ospedaliero. Docenti universitari in pensione, ricercatori che entrano in ateneo una volta l'anno e così via.

Continua a pagina 2

FRANCESCO PRIMO PAPA IN IRAQ, UN PAESE MARTORIATO DALLA GUERRA DIFENDE I CRISTIANI: «BASTA VIOLENZA, UGUAGLIANZA PER TUTTI»

IO NON HO PAURA



Papa Francesco, 84 anni, ieri a Baghdad

Fabrizio a pagina 13

DALLE CITTÀ

San Lazzaro, la linea diretta

Spesa gratis e a domicilio per le famiglie bisognose

Pederzini in Cronaca

Bologna, il caso

Compito a casa sul rap di Bello figo l'ira dei genitori

Rosato in Cronaca

Bologna, i sindacati

Riapertura di Fico «Per Pasqua è impossibile»

Carbutti in Cronaca



Il partito cerca una guida dopo Zingaretti

Il Pd punta sulla Pinotti Bonaccini alla finestra

Colombo e Coppari alle pagine 8, 9 e 10



Il brano dedicato al papà morto. Stasera la finale

Sanremo dice Gaudiano Il vincitore dei giovani

Servizi alle pagine 22, 23 e 25

**PENSIERI COSTANTI?
SONNO DISTURBATO?
CATTIVO UMORE?**

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale. Laila è un medicinale della divisione SPS. Il prodotto è un medicinale di proprietà del farmacia Acqua Vita farmacia. Si consiglia prendere dopo il pasto e l'assunzione di alcool, evitare l'assunzione di alcool e l'uso di altri medicinali. Aut. Min. SAN/2020



IL SECOLO XIX



SABATO 6 MARZO 2021

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,90€ con "GENTE" in Liguria, AL. AT. in omaggio "Ballo Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXV - NUMERO 55, DOMMA 20, B. SPEDIZIONE ABB. POST. - 01.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità: IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzonietv.it

Il decreto e i chiarimenti

Covid e spostamenti le nuove regole

Lunedì 8 marzo l'inserito di 8 pagine in omaggio con **IL SECOLO XIX**

L'Italia colore per colore: cosa si può fare e cosa è vietato, i dubbi e le risposte

IL SUPPLEMENTO DOMENICALE

Specchio, cosa vuol dire donna: l'universo dentro una parola

DOMANIASO DENTRO IL PREZZO DEL GIORNALE / PAGINA 41



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Economia-Marktime	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Album-Lunedì	Pagina 34
Programmi-Tv	Pagina 35
Atte	Pagina 36
Sport	Pagina 42

IL PIANO DEL GOVERNO: LA ZONA ROSSA SCATTERÀ SOPRA I 250 CASI PER 100 MILA ABITANTI. A FINE MARZO VIA ALL'IMMUNIZZAZIONE DEGLI STUDENTI

Liguria, lo scudo del vaccino: dimezzati gli anziani positivi

Studio di Alisa: il contagio cresce di più tra gli adolescenti. Numeri in rialzo, ma la regione resta in giallo

Mezza Italia va verso il lockdown dopo il balzo di contagi e ricoveri negli ultimi 5 giorni. Da lunedì la Campania va in rosso, Veneto e Friuli Venezia Giulia in arancione. Fra una settimana la stretta scatterà al superamento della soglia di 250 casi settimanali ogni centomila abitanti. Il contagio sale anche in Liguria, che però al momento resta in zona gialla. Ma si cominciano a vedere gli effetti del vaccino: i liguri anziani risultati positivi sono dimezzati, crescono invece i giovani.

SERVIZI / PAGINE 2-8

ROLLI



LE STATISTICHE

Raffaello Mastrolonardo

I 3718 morti in più piante dai liguri nel 2020 del Covid

Rispetto alla media degli ultimi 5 anni, il 2020, l'anno della pandemia, è costato alla Liguria 3718 morti in più. Un aumento del 16,8%, più alto che nel resto d'Italia.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

LA CAMPAGNA A GENOVA

Bruno Viani

Sei maxi ambulatori per i medici di famiglia: adesso c'è la mappa

Definita la mappa dei sei maxi ambulatori per le vaccinazioni dei medici di famiglia. Ma le adesioni dei professionisti alla fase 2, che partirà il 16 marzo, vanno a rilento.

L'ARTICOLO / PAGINA 20

GIÀ IN CARCERE PER UN ALTRO REATO

Genovese accusata di infanticidio: «Ha soffocato il figlio di 3 anni»

Già in carcere con l'accusa di aver fatto a pezzi e occultato il cadavere della madre, a Giuliana Stanganini è stata notificata un'altra ordinanza di custodia cautelare per il delitto più atroce: l'uccisione del figlio. Secondo la Procura di Genova la donna avrebbe soffocato il piccolo Adam, meno di tre anni, con un cuscino. Un mese prima aveva cercato su internet le frasi «madri che uccidono i figli» e «come uccidere un bambino». La sera prima della tragedia poi, altre ricerche: «come soffocare una persona» e «assissia». Secondo i pm la donna avrebbe ucciso anche la madre, Loredana Stupazzoni, ma le condizioni del cadavere non hanno consentito ai periti di determinare la causa della morte.

FAGANDINI / PAGINA 12



«Noi, i custodi del Ponte Genova San Giorgio»

Francesco Poma, project director per WeBuild del ponte progettato da Renzo Piano (FOTO PAMBIANCHI) / SCULLI / PAGINA 13

INODI LIGURI

Società e concessioni la Regione nel mirino della Corte dei conti

Daniilo D'Anna

Società partecipate, bilancio della Sanità ancora in disavanzo (peggio ha fatto solo il Molise) e la matassa ingarbugliata delle concessioni demaniali. Sono questi tre temi principali toccati nella relazione del procuratore regionale della Corte dei Conti ligure Claudio Mori all'inaugurazione dell'anno giudiziario 2021. Mori rivela anche l'avvio di un'indagine per responsabilità amministrativo-contabile nell'ambito delle aziende della galassia regionale. Nel mirino l'utilizzo della finanziaria Filse. La replica di Toti: «Su certi aspetti si può migliorare ma rivendico le scelte politiche della Regione».

L'ARTICOLO / PAGINA 20



Tensione in porto Psa alla Culmv «Pagate i danni»

Simone Gallotti

Nel giorno dello sciopero dei portuali un altro caso scuote le banche genovesi. Il principale terminalista del porto, il gruppo Psa che ora controlla anche il Sech, ha presentato un conto da circa 1 milione di euro alla Culmv a titolo di penale commerciale. Dura la replica del console Antonio Benvenuti: «Non vado a trattare con il caplo al collo».

L'ARTICOLO / PAGINA 15

IL FESTIVAL IPERTROFICO: IERI SEI ORE DI DIRETTA

Sanremo, Gaudio vince tra i giovani

Nella serata della maratona musicale, con tutti i 26 big sul palco e quasi sei ore di show, il Festival di Sanremo edizione 71 incorona il primo vincitore: Gaudio che ha vinto tra i giovani con Polvere da sparo. E tuttavia, visto che 30 canzoni non bastano a riempire la serata, la scellerata è stata innanzitutto con la consueta bulimia. A partire da Zlatan Ibrahimovic e Achille Lauro.

GLI ARTICOLI / PAGINA 38-39



L'esibizione di Gaudio

L'ANALISI

ANDREA LIBEROVICI / PAGINA 39

TROPPE LE CANZONI COMPOSTE PENSANDO AI SOCIAL

Vedo la tendenza a comporre canzoni con poca musica e con molte parole chiave da indicizzare sui social.

AURUM
COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA
 PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
 *fino al massimale di legge
 Genova Corso Buenos Aires 81 R
 (a fianco cinema Odeon)
 lunedì 15/18 martedì/Venerdì 10/12 - 15/18

AURUM
COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA
 PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
 *fino al massimale di legge
 Genova Corso Buenos Aires 81 R
 (a fianco cinema Odeon)
 lunedì 15/18 martedì/Venerdì 10/12 - 15/18





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Scadenze
Fisco, per imprese
e partite Iva
16 marzo con quasi
100 adempimenti

Società
Copertura entro
il bilancio 2025
per tutte le perdite
riferite al 2020



Giuseppe Morina
e Tomino Morina
— a pagina 20

Alessandro Germani
e Franco Rosdol Vitali
— a pagina 28

SCARPA



MOJITO BIO
SUSTAINABLE
PATH.

SHOP ONLINE - SCARPARETTO.IT

FTSE MIB 22965,63 -0,55% | SPREAD BUND 10Y 105,90 +2,10 | €/€ 1,1938 -0,80% | BRENT DTD 70,21 +2,38% | Indici e Numeri → PAGINE 24-27

Ristori, 9,5 miliardi su gennaio e febbraio Cartelle, pagamenti rinviati al 30 aprile

VERSO IL DL SOSTEGNI

Il decreto atteso a metà della prossima settimana ipotisi nuovo deficit con il Def

Ripartono le notifiche degli atti che erano rimaste bloccate fino al 28 febbraio

Edizione chiusa in redazione alle 22

Ristori in tre fasce per coprire fra il 10 e il 20% delle perdite subite dalle partite Iva fino a 5 milioni solo a gennaio e febbraio. Con un costo di 9,5 miliardi. I dati emergono dalle bozze non definitive del nuovo decreto atteso in cdm tra mercoledì e giovedì. Ipotisi nuovo deficit con il Def, in merito cambia ancora il calendario fiscale: ripartono le cartelle ma i pagamenti sono sospesi fino al 30 aprile, con i pignoramenti di scempi e pendenti.

— Servizio a pagina 5

LA ALTRE NOVITÀ

<p>1 IL MECCANISMO Tre fasce di aiuti al 10, 15 e 20% in base al fatturato</p>	<p>2 I PARAMETRI Volume d'affari fino a 5 milioni e perdita del 33%</p>	<p>3 LAVORO Fino a 6 miliardi per la proroga della cassa Covid gratuita</p>	<p>4 REDDITO DI CITTADINANZA Un miliardo in più per altre 700mila persone</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------

— Servizio a pagina 3

Sofferenze bancarie: boom nel 2021, ma meno di nove anni fa

INDAGINE CERVED-ABI

Allarme a metà di Abi e Cerved. Nel 2021 sarà boom di sofferenze bancarie, ma meno rispetto ai livelli raggiunti nove anni fa, nel 2012. Le misure messe in campo dallo Stato a supporto delle liquidità delle imprese...

...tra moratorie sui mutui e prestiti garantiti, hanno consentito infatti alle imprese di chiudere il 2020 con un livello di tasso di deterioramento del credito ai minimi storici: il 2,5 per cento. Quest'anno è atteso un incremento al 4,3 per cento, meno del 7,5 per cento di 9 anni fa.

Laura Serafini — a pag. 2

5,4 **anni**

Credito
Intesa lancia
Motore Italia:
50 miliardi
per sostenere
le Pmi

È il tempo che in media occorre alle imprese per rientrare dai debiti

Matteo Menghelli — a pag. 2

FESTIVAL DI SANREMO, BILANCIO DELLE PRIME SERATE



Senza pubblico. Il duo Fiorello e Amadeus che conduce le lunghe serate televisive del Festival di Sanremo, senza pubblico per l'emergenza pandemica

La Rai dovrà compensare il gap tra pubblicità e ascolti

Alla fine delle prime tre serate del Festival di Sanremo manca all'appello il 18% dei contatti pubblicitari promessi agli investitori da Rai Pubblicità. Sono tutti contatti che la Rai dovrà restituire sotto forma di compensazione agli investitori una volta che sarà apparso, in fase di post valutazione, un gap in termini di audience andato oltre le previsioni.

Andrea Biondi e Francesco Urice — alle pagine 20 e 21

Covid, decessi saliti del 21% nel 2020 Tra gli over 80 colpito il 76% in più

RAPPORTO ISS-ISTAT

In un anno il numero di morti più alto dal Dopoguerra: 746.146

Tra marzo e dicembre 2020 l'impatto del Covid-19 sulla mortalità totale ha fatto registrare un eccesso di mortalità del 21%, pari a 108.376 decessi in più rispetto alla media dello stesso periodo degli anni 2015-2019. In generale,

«nell'anno 2020 il totale dei decessi per il complesso delle cause è stato il più alto mai registrato nel nostro Paese dal secondo dopoguerra». È la fotografia scattata dall'Istat nel quinto Rapporto prodotto con l'Istituto superiore di Sanità sull'impatto della pandemia sui decessi in Italia. Un conto salatissimo per i più colpiti dalla malattia: l'incremento delle morti della popolazione con 80 anni e più è speso il 76,3% dell'eccesso di mortalità complessivo - si legge nel report - in totale sono decedute 486.255 persone over 80 (76.708 in più rispetto al quinquennio precedente).

Barbara Fioramonti — a pagina 4

LA MAPPA DEI COLORI

Contagi in aumento: Campania in zona rossa, Veneto e Friuli arancioni

— Servizio a pagina 4

FARMINDUSTRIA

I vaccini e le troppe polemiche sui brevetti e difesa della proprietà intellettuale

di Massimo Saccabonni — a pagina 15

NEGLI STATI UNITI VACCINATE 25 PERSONE OGNI 100, IN EUROPA SOLO OTTO

Vaccini, la svolta di Biden e il ko europeo



Il presidente Usa, Joe Biden

Mario Draghi ha battuto il primo colpo a favore dell'Europa e dei cittadini europei. Francia e Germania sono pronte a sigillare sul blocco all'export dei vaccini. Il neo premier con la sua mossa ha dato un forte sostegno alla leadership europea - qualcuno parla già di Europa a trazione Draghi - che

scricchiola sotto la pandemia, in un momento in cui molti Stati vorrebbero fare da soli. La penuria dei vaccini è sotto gli occhi di tutti. Il confronto tra America ed Europa è impietoso. Ogni 100 persone negli Stati Uniti 25 sono state vaccinate. In Europa solo otto.

Riccardo Barlaam — a pagina 5

PANORAMA

LA VISTA

Il Papa in Iraq: «Basta violenze, estremismi e intolleranze»

«Basta violenze, estremismi, fazioni, intolleranze». È il forte appello lanciato da Papa Francesco nel suo primo discorso in Iraq. Una Baghdad blindata ha accolto Francesco: le strade sono state liberate dai militari e i coltoni militari sorvolano il cielo. Fuori dall'acropoli si sono viste piccole frotte di persone con bandierine irachene e vacanzine e cartelli di benvenuto per il Papa per la prima volta nella terra di Abramo.

LA LITE BOEING-ARRBUS

Accordo Ue-Usa sui dazi Esulta il made in Italy

Ue e Usa hanno sospeso i dazi relativi alle liti Airbus-Boeing su aerei e prodotti non aerei per quattro mesi. Lo ha annunciato Ursula von der Leyen dopo una telefonata con Joe Biden. Esulta il made in Italy: per l'aeroindustriale vale 500 milioni.

FALCHI & COLOMBE

LA BUSSOLA DEI TASSI CHE GUIDA LA BCE

di Denise Mascardano — a pagina 15

BANCASSICURAZIONE

Accordo Bpm-Cattolica: altri due anni insieme

Banco Bpm e Cattolica depauperano le armi e raggiungono un accordo sulla bancassurance che definisce le modalità di adeguamento e di prosecuzione della partnership nel settore della bancassicurazione e dei relativi diritti di uscita anticipata.

— a pagina 12

SALVATAGGI

Alitalia, due commissari affiancano Leograne

Il commissario di Alitalia, Giuseppe Leograne, sarà affiancato nell'amministrazione straordinaria del commissario Daniele Santuosano, ordinario di diritto commerciale all'Università La Sapienza di Roma e Gabriele Para, avvocato esperto giulavorista.

.food

ECONOMIA DEL CIBO E AGRICOLTURA

Carne, consumi in salita e i macellai diventano 4.0

Sgambato e Sorcelli — a pagina 22

Motori

ZERO EMISSION

Nuova vita elettrica per le grandi auto

Giulia Paganoni — a pagina 21





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 6 marzo 2021
Anno LXXVII - Numero 84 - € 1,20
Beata Rossa da Viterbo

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizioni in abbonamento postale - DL 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46 art.1 comma 1, DGS ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo - Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo - Giocaria Oggi €1,50
a Viterbo e prov.: Il Tempo - Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo - Corriere di Rieti €1,40 -
a Terni e prov.: Il Tempo - Corriere dell'Umbria €1,40 - bella Riviera Teramo da Foligno a Monte Argentario: Il Tempo - Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

NUOVI RISTORI

Draghi ha il braccino corto

Spunta la bozza del decreto che dovrà indennizzare le partite Iva per le chiusure

Cresce la platea dei beneficiari ma calano i soldi pro capite e scoppia subito la protesta

Anche la Lega è irrequieta. Con questi bassi risarcimenti bar, ristoranti e hotel chiudono

Il Tempo di Osho

Giallo date Asl, Lazio-Toro sarà a carte bollate



"A bello, Nkoulou ce l'hai te mica io"

Salomone a pagina 30

Ragazza di 22 anni aggredita a Villa Gordiani nella Capitale, è cacciata a un arabo Violentata nel parco mentre fa jogging

La mappa dei contagi a Roma
Boom al Portuense
Poi c'è Torre Angela

Sbraga a pagina 19

... Era uscita di casa di buon mattino per il suo allenamento abituale nel parco di Villa Gordiani, al Prenestino. Ma ieri purtroppo per una ragazza italiana di 22 anni non è stato il solito giorno di sport all'aperto, ma si è trasformato in un vero e proprio incubo: è stata violentata mentre faceva jogging.

Novelli e Parboni a pagine 14 e 15

Niente vendita di alcolici dopo le 18
La stangata della Raggi ai minimarket stranieri

Verucci a pagina 16

DI FRANCO BECHIS
Ieri è circolata la bozza del decreto Sostegni che il governo di Mario Draghi dovrebbe portare in Consiglio dei ministri la prossima settimana, ed è nato un vero putiferio. Il testo è incompleto, con molti articoli vuoti e ovviamente per darne un giudizio definitivo dovremmo aspettare (...)

Segue a pagina 3

Il governo al lavoro
Arriva il condono delle multe
Nulli gli atti dal 2000 al 2015

Caleri a pagina 2

All'assemblea nazionale nuovo leader
Da Zingaretti un autogol
Il Pd lo prende sul serio

DI FRANCESCO STORACE

Nel Pd guardano Nicola Zingaretti e picchiano con l'indice sulla tempia. «Un gesto incomprensibile» è l'espressione più dolce nei confronti di un segretario, anzi un ex segretario, che rischia di uscire irritato dal pandemonio che ha provocato (...)

Segue a pagina 5

I negozianti della pandemia
Per battere il Coronavirus
la Tanzania fa le «primule»

Solimene a pagina 9

Sanremo, stasera la finale
Lo show di Achille Lauro
travolge anche Fiorello
Gaudiano primo vincitore

Fianmore e Guadalajara alle pagine 26 e 27

la S TORACIATA

La Boldrini definisce sessista la definizione della donna sulla Treccani. Chiamiamola Uoma

LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX
PATEK PHILIPPE
AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE

www.laurenti.info
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo

Mi complimento innanzitutto per l'impegno civile che Massimo Giletti testimonia, ogni domenica, con "Non è L'Arena". Mi ha fatto piacere, sul finire di febbraio, rivedere i "Ricchi e Poveri" in un programma in onda su Raiuno, dal titolo "A grande richiesta". Il programma era condotto da Carlo Conti, ma, per chi, come me, non è più giovanissimo, ha fatto piacere rivedere un gruppo di grande successo, una sorta di Abba italiani. Ma gli anni passano, per tutti. Infatti, Franco (quello con i baffi) ha 78 anni, Angelo ne ha 75, Angela (la brunetta dei "Ricchi e Poveri") 73 (...)

Segue a pag. 25

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita.

LA NAZIONE

SABATO 6 marzo 2021
1,80 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Toscana, altri 28 centri verso la chiusura delle scuole. Giani: «Ma la curva si stabilizza»

Pistoia rossa, migliora Siena A rischio alto 76 Comuni

Ciardi nel Fascicolo Regionale



ristora
INSTANT DRINKS

Le Regioni si colorano di nuovi divieti

Toscana e Lombardia arancioni. Dopo Bologna e Modena rossa anche la Romagna. Stretta sulla Campania. Anarchia sulle regole
Piano vaccini: iniezioni in base alle fasce di età e scorte mirate. Pieni poteri al generale Figliuolo per disporre dei militari

Servizi
da p. 3 a p. 6

Gli inutili guai di M5s e dem

La lotta al virus ora si fa seria Guai a dividersi

Bruno Vespa

I Lazio ci sta mettendo una pezza. Così chi scrive - nato nel '44 - potrà raggiungere suo fratello, già vaccinato, senza altri titoli che di essere nato nel '57. Ma la stravaganza peggiore non è questa. La stravaganza - per usare un eufemismo - è che in Italia meno di un milione di ultraottantenni su quattro milioni e 400mila sono stati vaccinati con la prima dose, mentre lo sono stati circa 800mila socio-sanitari che in massima parte non sono mai entrati in un reparto ospedaliero. Docenti universitari in pensione, ricercatori che entrano in ateneo una volta l'anno e così via.

Continua a pagina 2

FRANCESCO PRIMO PAPA IN IRAQ, UN PAESE MARTORIATO DALLA GUERRA
DIFENDE I CRISTIANI: «BASTA VIOLENZA, UGUAGLIANZA PER TUTTI»

IO NON HO PAURA



Papa Francesco, 84 anni, ieri a Baghdad

Fabrizio a pagina 13

DALLE CITTÀ

Firenze

Vaccinazioni «Subito prof e studenti»

Pieraccini in Cronaca

Firenze

Nuovi parcheggi sotterranei con il Recovery

Fichera in Cronaca

Fiorentina

Allarme infortuni Castrovilli ai box E per Igor un lungo stop

Giorgetti nel Qs



Il partito cerca una guida dopo Zingaretti

Il Pd punta sulla Pinotti Bonaccini alla finestra

Colombo e Coppari alle pagine 8, 9 e 10



Il brano dedicato al papà morto. Stasera la finale

Sanremo dice Gaudio Il vincitore dei giovani

Servizi alle pagine 22, 23 e 25

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza attività di prescrizione (SP) che può essere consegnato al farmacia. Assia è un farmaco. Se l'ansia persiste dopo due settimane di trattamento di prescrizione, occorre consultare il medico curante o un altro specialista. Aut. Min. 01/19/2018.



la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 55

Sabato 6 marzo 2021



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

Visita storica del Papa in Iraq, imponenti misure di sicurezza

A Bagdad la sfida di Francesco: basta sangue nel nome di Dio

Il racconto

Tre religioni contro il terrore

di **Tahar Ben Jelloun**

Per la prima volta nella storia un papa visita l'Iraq. Papa Francesco ha sfidato la pandemia, determinato a visitare questa terra straziata, che non conosce pace dagli anni '80.

• a pagina 4



dal nostro inviato **Paolo Rodari** • alle pagine 2 e 3 con un'intervista di **Pietro Del Re**

L'analisi

Le parole nuove della Chiesa

di **Alberto Melloni**

Da sessant'anni ogni viaggio del Papa riceve dalla cortesia mediatica l'etichetta di "storico". Storico fu il primo viaggio di un Papa nelle terre dei suoi ex sudditi (Giovanni XXIII a Loreto, 1962).

• a pagina 34

Vaccini porta a porta

Militari e Protezione civile per somministrarli anche nei centri più piccoli. Londra contesta il blocco dell'export. Macron si schiera con Draghi. Campania in zona rossa. Recovery Plan, il Tesoro affida una consulenza a McKinsey

Telefonata Biden-Von der Leyen: pace sui dazi e patto per la lotta al virus

Il commento

Dove l'Europa non arriva

di **Andrea Bonanni**

Per la seconda volta in pochi anni Mario Draghi ha spiegato all'Europa che cosa significhi l'espressione inglese *whatever it takes*. Lo fece nel 2012, da presidente della Bce.

• a pagina 35

Sette milioni di dosi di vaccino arriveranno in Italia entro marzo e ad aprile, con la prima fornitura di Johnson & Johnson, saranno 30 milioni. Ma una volta che i vaccini per la campagna di massa saranno disponibili, dovranno essere somministrati. L'obiettivo è arrivare, con la Difesa e la protezione civile, anche nei piccoli centri e fare 700 mila iniezioni al giorno da Pasqua, procedendo per età. Intanto Londra contesta all'Italia il blocco sull'esportazione, ma l'Ue è con Draghi.

di **Ciriaco, Dusi, Gianni Guerrieri, Mania, Mastrobuoni Rampini, Tonacci e Ziniti**

• da pagina 6 a 13 e alle pagine 20 e 27

Il segretario pd conferma le dimissioni

È già lite sul dopo Zingaretti Corsa a tre per la reggenza

Altan

PROVA DI FORZA:
ZINGARETTI
SI È CACCIATO.



Intervista a Provenzano

"Partito malato, bisogna ricostruirlo"

di **Casadio, Cuzzocrea, Vecchio e Vitale** • da pagina 14 a 17

Verso l'8 Marzo

Polimeni "Il potere buono delle donne"

di **Simonetta Fiori**



Posso essere sincera? È una festa che ho sempre onorato, ma ogni volta domandandomi perché dovessimo ricordare i diritti delle donne soltanto un giorno all'anno. Così la rettrice della Sapienza Antonella Polimeni.

• alle pagine 38 e 39

Gratis in edicola

Oggi le poesie di Baudelaire domani Merini



CRISTINA COMENCINI
L'ALTRA DONNA

CRISTINA COMENCINI
L'ALTRA DONNA

«L'altra donna siamo tutti noi, maschi compresi».
PIERLUIGI BATTISTA

Einaudi

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49832, Fax 06/4982333 - Serv. Ab. Post, Art. 1, Legge 40/04 del 27/02/2004 - Roma

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

Prezzi di vendita all'ingrosso: Franco, Monzo P., Slavonia € 3,00
- Grecia, Malta € 3,50 - Croazia NY 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- SMZERA Francesco e Tediucci CHF 4,20

RZ



Il rapporto Democrazia sotto assedio
Solo un uomo su cinque può dirsi libero

PAOLO MASTROLILLI - P. 20

Rifugi alpini Boom di richieste
per rifarsi una vita in montagna

MAX CASSANI ED ENRICO MARTINETT - P. 15



Juve Con la Lazio via alla rincorsa
Pirlo: "La lotta scudetto non è finita"

GIANLUCA ODDENINO - P. 34



LA STAMPA

SABATO 6 MARZO 2021

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTI I LIBRI) // ANNO 155 // N. 64 // IN ITALIA // ISPESSIONE ABB. POSTALE // D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1, COMMA 1, DCB - TO // www.lastampa.it

GNN

CAROFILIO: È UN TRAUMA

Zingaretti "Non ci ripenso" E spunta l'idea Fassino reggente



Nicola Zingaretti
ANSA/FRANCESCO DI NINNO
SERVIZI - PP. 10-13

IL COMMENTO

PD, RIPARTIRE DAGLI IDEALI

GIANNI RUOTA

Il gesto repentino con cui il presidente del Consiglio Mario Draghi ha rescisso gli ordini di esportazione per i lotti di vaccino anti Covid, allineando la presidente dell'Ue Ursula von der Leyen e il presidente francese Macron, si sovrappone alle dimissioni, altrettanto inaspettate, del segretario del Pd Nicola Zingaretti. Ma, mentre il motu proprio del premier elimina i pregiudizi sul suo conto, uomo dell'Europa, delle lobby, del mercato, con una decisione che marcia la differenza tra Stato sovrano e bla bla sovranisti, rafforzando il governo, il passo di Zingaretti butta il suo partito in un amarissimo stallo. Un segretario che lascia dettando a Facebook "Mi vergogno che nel Pd... si parli solo di poltrone... quando in Italia sta esplodendo... Covid" sembra dar ragione agli insulti peggiori contro il partito che fu dei Prodi, Veltroni, D'Alema. E ora, povero Pd, vien da chiedersi a chi ancora, malgrado tutto, tiene a cuore le sorti dell'antica sinistra italiana?

CONTINUA A PAGINA 27

BALZO DI CONTAGI E RICOVERI, MEZZA ITALIA VERSO IL BLOCCO TOTALE. VENETO E FRIULI IN ARANCIONE, CAMPANIA CHIUSA

Zone rosse, ecco le nuove regole

Sarà più facile finire in lockdown. Francia e Germania con Draghi: pressing per avere i vaccini

IL CASO

COSÌ IL PREMIER DIFENDE L'EUROPA

FRANCESCA SPORZA

Un po' come fece quando usò la distinzione tra debito buono e debito cattivo, Mario Draghi stavolta ha fatto presente che c'è un'Europa buona e un'Europa cattiva. O meglio, un'Europa che funziona e una che funziona male. - P. 27

IL RETROSCENA

IL PIANO ALITALIA "ORA BASTA SUSSIDI"

PAOLO BARONI

«Buono questo primo incontro», fa sapere la commissaria europea Vestager. «Colloquio positivo e costruttivo», e clima assolutamente «cordiale», confermano in una nota i ministri Franco, Giovannini e Giorgetti. - P. 9

Mezza Italia verso il lockdown dopo il balzo di contagi e ricoveri negli ultimi cinque giorni. Da lunedì la Campania va in rosso e Veneto e Friuli Venezia Giulia in arancione. Fra una settimana la stretta scatterà al superamento della soglia di 250 casi settimanali ogni centomila abitanti. L'allarme dell'infettivologo Massimo Galli: "Queste chiusure non bastano". Il piano del governo sui vaccini: si andrà per fasce di età e da aprile saranno immunizzati gli studenti over 16.

SERVIZI - PP. 2-7

LA POLEMICA

SE TRECCANI CADE ALLA VOCE "DONNA"

JENNIFER GUERRA

Scrivete Alma Sabatini nelle sue Raccomandazioni per un uso non sessista della lingua italiana (1987) che finché essere considerati sessisti non sarà motivo di vergogna tanto quanto l'accusa di classismo o razzismo, nessun cambiamento linguistico per la parità di genere verrà mai ritenuto normale. Al contrario, la salvaguardia e la conservazione della lingua diventeranno improvvisamente priorità assolute. Lo dimostra l'annosa battaglia per i femminili professionali.

CONTINUA A PAGINA 27



L'ARRIVO A BAGHDAD

Il Papa prega fra droni e cecchini "Diventate artigiani della pace"

DOMENICO AGASSO



L'arrivo di Papa Francesco a Baghdad
ANSA/ALISSANDRO DI PEO

Francesco, il primo Pontefice a camminare in Mesopotamia sulla terra di Abramo, giunge in una Baghdad blindatissima e in lockdown. - P. 18

IL RICORDO DELL'AMBASCIATORE

Pizze, grandi risate e discussioni "Luca, il mio amico geniale"

MAURO BATTOCCHI*



Luca Attanasio, l'ambasciatore ucciso in Congo
STAMPIL - P. 17

Quando sulla prima di un giornale scorgo il volto terreo di Luca Attanasio disteso su una jeep nelle braccia del suo soccorritore, un nodo mi afferra la gola. - P. 17

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

#ComunqueFestival

Sanremo sulle ali di Achille Lauro

ELENA STANCANELLI



Achille Lauro e Fiorello
AIP

Il pregiudizio è una prigione, il giudizio è la condanna. Dio benedica gli incompresi. Achille Lauro dice cose belle e anche cose sceme. Qualche volta vedi solo le piume, altre ti trafigge, in un secondo. Ma è così che fanno gli artisti, corteggiano il ridicolo, l'incomprensibile, il brutto perché quello che cercano sta là, dopo la stretta del gusto. Monica Guerritore ha aperto la sua performance di giovedì sera nei panni di una disillusata Penelope che, dalla morte, vorrebbe

solo gridare non seguite il mio esempio. Sono diventata una leggenda, un bastone con cui colpire altre donne, dice Monica Guerritore, brava in un modo che lascia senza fiato, semplice, perfetta. Che cosa sta succedendo? Il Festival è così, una favola raccontata da un idiota tutta strepiti e furore che non significa niente.

CONTINUA A PAGINA 27

BERLINGUER, BOERO, COMAZZI, DONDONI, MATTIOLI, TAMBURRINO, VENEZONI
E LA RUBRICA DI WILHELM PISTONE - PP. 28-30

NOBIS ASSICURAZIONI
www.nobis.it



PIAZZA AFFARI DIETRO AL RECORD DELLO STAR **PARLA TONONI IL BANCO A NOZZE ENTRO UN ANNO**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it

Vanguard
VALUE TO INVESTORS

Scopri di più
www.it.vanguard

Per investitori professionisti

€ 4,20 Sabato 6 Marzo 2021 Anno XXXIII - Numero 046 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedisci in A.E. art. 1 c.1 L. 46/04 DCB 36166

MANOVRE Si scalda lo scenario attorno a Mediobanca. Del Vecchio e Caltagirone sembrano puntare dritti verso il Leone di Trieste. Un affare soltanto per loro o anche per i piccoli investitori?

Obiettivo Generali

Come sfruttare le mosse dei big

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Anche gli Orsi, che è come dire i padroni del mondo, si pentono? Ma non per la miseria del Covid e la sua pena, piuttosto perché hanno capito che il vento sta cambiando. A cominciare da Google, sempre che siano vere le decisioni che dicono di aver preso e per le quali hanno organizzato un grande battage su tutti i media, inclusi i giornali di giovedì 4.

«Svolta Google sulla pubblicità, stop ai tracciamenti personali», ha titolato a cinque colonne il nostro confratello *Il Sole-24 Ore*, che da tempo è in negoziazione diretta per il pagamento dei diritti per l'uso dei contenuti. Ma se la svolta sul rispetto del copyright è importante direttamente per i giornali e gli altri media, verso i quali da anni è in corso un vero e proprio furto, nell'annuncio c'è molto di più e finalmente un segnale per il fondamentale rispetto della privacy, che ha riavvolto su un valore altrettanto fondamentale, la democrazia, per i Paesi che ce l'hanno. Nel pieno del Covid e della crisi economica potrebbe sembrare



VACCINI, PARLA IL CEO WATTUM
AstraZeneca darà all'Italia tutte le fiale promesse

IL FONDO DI TAMAGNINI
Con l'uscita da Cedacri Fsi incassa il triplo



La tua residenza di prestigio

Edificato dalla nobile famiglia dei Roncalli nel XVIII secolo, Palazzo Locatelli ha servito come dimora signorile per prestigiose famiglie e casati italiani. Con i suoi oltre 3.400mq di superfici coperte e la sua posizione esclusiva sulla collina più alta della città di Bergamo, Palazzo Locatelli ha tutto il potenziale per diventare la tua residenza di prestigio, il luogo dove scrivere la storia della tua famiglia.

Superficie coperta: 3.407 mq
Superficie scoperta: 1.100mq
Piani fuori terra: 3 + sottotetto + aliana
Piani interrati: 1

Milano
Via Paolo da Cannobio, 9
info@maggiproperties.it
Tel. 02 62.08.76.96

PALAZZO LOCATELLI
BERGAMO ALTA
Via San Salvatore, 12

Scopri di più su palazzolocatelli.com

Oppure scansiona il QR code

BERKSHIRE HATHAWAY
HomeServices
MAGGI Properties Agency

Il Piccolo

Trieste

«Ora per il Porto vecchio serve un ambasciatore di livello internazionale»

Nomi del mondo dell'impresa portuale, della politica, della scienza, della cultura e dello sport concordi: «Competenze di alto livello per il Consorzio Ursus»

GIOVANNI TOMASIN

Un diplomatico, un accademico, un manager, un imprenditore. La figura dell'"ambassador" del Consorzio Ursus per il Porto vecchio, annunciata dal sindaco Roberto Dipiazza al momento della firma dell' Accordo di programma con il presidente Fvg Massimiliano Fedriga e il presidente dell' **Adsp** Zeno D' Agostino, è un elemento ulteriore di dibattito sul futuro del nuovo borgo e della città stessa. Esponenti del mondo politico, dell' impresa portuale, della scienza, della cultura e dello sport mostrano la varietà di punti di vista con cui è possibile approcciare il "rebus Porto vecchio". Il vicepresidente della Camera, Ettore Rosato, in proposito ha le idee chiare: «Fossi in loro, chiamerei immediatamente Riccardo Illy. Serve una persona che unisca politica e tecnica, che sappia fare questo mestiere». Ma gli ambasciatori, suggerisce Rosato, potrebbero essere due: «Un altro da coinvolgere sarebbe Roberto Antonione, anche lui saprebbe da chi andare e cosa dire. Dopodiché il presidente Fedriga sceglierà anche tecnici di sua fiducia, ma penso che due persone così opererebbero in sintonia perfetta con le istituzioni locali e senza letture di parte». Al di là delle nomine, il parlamentare di Italia viva plaude al passo in avanti: «Finalmente. Ora è indispensabile che le istituzioni arrivino per tempo e preparate per i fondi del Recovery Fund». La deputata del Partito democratico Debora Serracchiani pone piuttosto l' accento sull' urgenza di costruire una squadra all' altezza della sfida: «Il Consorzio ha di fronte un compito enorme, per il quale non basterà un "ambasciatore" sia pur di alto livello, ma servirà un pool di competenze che spaziano dal real estate alle relazioni internazionali e finanziarie». Solo se messo nelle condizioni di funzionare sul serio, prosegue Serracchiani, «il consorzio può fare da innesco per questa operazione gigantesca, che cambi la destinazione d' uso senza snaturare gli elementi riconoscibili del vecchio porto, integrandolo nella città». L' auspicio della parlamentare dem è che «non sfugga l' entità dell' impresa». Secondo Enrico Samer, presidente della Samer & Co. Shipping, il volto del Consorzio dovrebbe essere «una figura con forte credibilità internazionale, un nome noto e concreto. Dobbiamo evitare di promuovere il Porto vecchio come qualcosa di già sentito, poi sempre arenatosi». L' imprenditore portuale apprezza l' idea di un ente dedicato allo sviluppo dell' area: «Spero che aiuti a far andare le cose velocemente». Francesco Parisi, guida dell' omonima casa di spedizioni, pone l' accento sull' esperienza: «L' ambassador dovrà essere una persona in grado di interloquire a livello internazionale con gli operatori interessati a investimenti immobiliari, commerciali e degli altri impieghi previsti. Non possiamo quindi limitarci a parlare tra di noi, fra le mura della città. Servirà qualcuno che abbia esperienze di questo tipo, magari in grandi operazioni come quelle fatte a Milano negli ultimi anni». L' ex schermitrice olimpica e giornalista Margherita Granbassi pensa a una "squadra" di ambasciatori: «Persone di alto profilo da tutti i settori. Un gruppo di imprenditori, atleti, scienziati, scrittori che abbiano fatto conoscere il nome di Trieste nel mondo». Un rappresentante del mondo scientifico come ambassador? La ricercatrice di Icgeb Serena Zacchigna risponde: «Sarebbe l' ideale». Per la scienziata il Porto vecchio «potrebbe diventare il punto in cui la città integra scienza e ricerca



Il Piccolo

Trieste

con turismo e industria». Il sovrintendente del Verdi Stefano Pace infine riflette: «Ho visto iniziative simili avere sviluppi fenomenali a Philadelphia e Amburgo. A Londra il museo della marina di Greenwich ha una funzione catalizzatrice che potrebbe avere un analogo sistema culturale in Porto vecchio». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

«Pianificazione nella direzione giusta Il baricentro della città si sposterà»

G.TOM.

l' intervista È il 1994 e un Riccardo Illy da poco eletto sindaco della città dice in Consiglio comunale che il **Porto** vecchio va riconvertito: «Quella volta sollevai un vespaio. Oggi si sono convinti pressoché tutti». L' imprenditore ed ex governatore di Regione guarda con interesse ai movimenti dell' antico scalo dopo la firma dell' Accordo di programma. Dopo la firma di giovedì potrà infine partire la riqualificazione del **Porto** vecchio. Non è stato facile. Ho soddisfazione nel vedere questo progetto, nato da una mia quasi-provocazione in Consiglio nel 1994. Quella volta ci fu un vespaio, oggi fatico a trovare contrari. Nel tempo ci sono stati vari interventi fondamentali in parlamento, Regione e Comune. Penso all' importantissima sdemianializzazione, un risultato che va riconosciuto a Francesco Russo. Ma anche ai sindaci che si sono succeduti nei vari mandati, Dipiazza e Cosolini, che hanno tenuto continuità nel perseguire l' obiettivo. **La variante adottata le sembra lo strumento giusto?** Su questo tema ci sono da sempre due posizioni opposte. C' era chi sosteneva la necessità del masterplan, che rischiava però di ingessare la progettualità e allontanare gli investitori. All' estremo opposto c' era chi proponeva libertà di azione totale agli acquirenti e questo nemmeno sarebbe andato bene. Mi pare che la pianificazione del Comune sia un buon compromesso. Si definiscono le attività in linea di massima, senza troppi paletti. L' allocazione delle aree mi sembra razionale, un lavoro pragmatico di buona pianificazione. Ora però servirà una buona attività di comunicazione, che sarà compito dell' "ambassador" del Consorzio, ma anche dei tre firmatari. **Chi vedrebbe nel ruolo di "ambassador"?** Tante possibilità. Può essere un imprenditore, un professore, un ex rettore, un vertice di istituzioni scientifiche o un esponente del mondo diplomatico. L' importante è che abbia un profilo molto internazionale. Anche solo sulla base di queste caratteristiche si potrebbe individuare una decina di candidati. Cito l' esempio felice di Esof2020, guidato da una persona con contatti a livello nazionale e internazionale. Peraltro si è svolto in **Porto** vecchio, sarebbe un bel collegamento. **Che investitori attrarre?** Premetto che oggi c' è molta liquidità, le risorse finanziarie non mancano e non sono molte le possibilità di investimento con buona prospettiva di redditività. Non credo sarà difficile trovare investitori per un' operazione che allarga la città e crea un waterfront unico da Miramare alla Lanterna, dove mi auguro sorga un domani l' acquario. È importante che si tratti di investitori interessati alla successiva gestione degli investimenti, e che magari si coinvolgano da subito i gestori. È fondamentale perché ci sia una visione di lungo periodo. **Il trasloco della Regione?** È razionale e capisco l' obiettivo dichiarato dal presidente Fedriga di rendere vivo il territorio, mi sembra condivisibile. Di primo acchito ero un po' perplesso, ma è vero che così si creerebbe un



Il Piccolo

Trieste

innesco per la rivitalizzazione. Capisco anche che l'ente ne guadagnerebbe in efficienza con la sede unica. **La demografia della città reggerà?** Capisco la preoccupazione, ma credo che la soluzione sia nelle attività economiche che frutteranno dalla riconversione dell'area. Servizi, turismo, turismo nautico, tutto questo genererà occupazione che non potrà essere soddisfatta dai residenti attuali, ma attirerà nuove persone. **Spostando servizi non si impoveriranno altri territori?** Che il baricentro della città si sposti con questa operazione dobbiamo darlo per scontato. Semmai il Comune dovrà pensare a compensazioni e investimenti pubblici come scuole, musei o palestre, che rilancino i territori cittadini che eventualmente ne saranno svantaggiati. È finito il "no se poi"? Ce l'abbiamo alle spalle da un po'. Il **Porto** nuovo si è mosso prima del **Porto** vecchio, per restare al triestino, anche lì "nassi robe". Il completamento della nuova zona dello scalo legnami e la riqualificazione dell'area della Ferriera ad attività portuali sono cambiamenti epocali. Ora la firma dell'Accordo di programma, comunque conseguenza di una spinta partita da qualche anno. Il turismo vede Trieste come meta europea se non internazionale, cresce la domanda di alberghi nonostante il Covid. Vedo buone prospettive, una volta che la pandemia sarà finita. Poi certo, il virus del "no se poi" può sempre tornare. Ma in questo momento mi pare che il vaccino stia funzionando bene. --g.tom.©
RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nel Porto Vecchio di Trieste un parco eco-produttivo, è la proposta-critica di "Adesso Trieste"

La critica dell'Associazione di promozione sociale (Aps) "Adesso Trieste" all'Accordo di programma siglato tra Regione, Comune e Porto. L'Associazione propone la creazione su queste aree di un parco eco-produttivo con spazi in concessione.

TRIESTE - Il Porto Vecchio viene concepito come il quarto borgo, con una zonizzazione urbanistica che prevede fino al 70% di residenza e altre funzioni legate al commercio e ai servizi, ad esclusione dei due magazzini per cui la Regione prevede il trasferimento dei propri uffici, scelta che porterebbe allo svuotamento di diversi altri immobili in centro. E' la critica dell'Associazione di promozione sociale (Aps) all'Accordo di Programma per la trasformazione dell'area di Porto Vecchio. LA PROPOSTA: La proposta dell'Associazione, espressa dai portavoce Giulia Massolino e Riccardo Laterza e quella di trasformare il Porto Vecchio in un parco eco-produttivo, anche grazie alla spinta di investimenti pubblici come quelli di Next Generation EU. "Un'area" - spiega l'Associazione - "che può ospitare attività industriali e artigianali ad alto contenuto tecnologico, integrate non solo tra loro, ma anche con la città, dal punto di vista dell'uso delle risorse, della logistica, della formazione e della ricerca. Uno spazio aperto a nuove idee e imprese, capace di produrre ricchezza e di distribuirne i benefici a tutte le triestine e tutti i triestini. Inoltre, piuttosto che prevedere la mera vendita degli immobili sarebbe di gran lunga preferibile ragionare in termini di concessione e comodati d'uso, in modo da governare le destinazioni d'uso dei beni e dell'area nel suo insieme. Ciò assicurerebbe un introito costante nel tempo anziché un incasso una tantum, oltre che il controllo pubblico sulle linee di sviluppo di Porto Vecchio. Altra opportunità sarà quella di ampliare le zone franche internazionali ed extradoganali riportandole nell'area e non solo lungo la linea di costa. Secondo Adesso Trieste la riqualificazione urbanistica delle aree di ambito comunali "genererebbe ulteriori vuoti nel resto della città. Si tratterebbe di uno sviluppo senza nuove attività, incapace di generare posti di lavoro di qualità nel rispetto dell'ambiente: proprio ciò di cui Trieste avrebbe invece bisogno".



Trieste, Porto Vecchio: Riqualficazione e sviluppo urbanistico - Siglato l'Accordo

Trieste - Sottoscritto l'Accordo di Programma tra Regione, Comune e Porto per la riqualficazione e lo sviluppo urbanistico del Porto Vecchio di Trieste.

L'Accordo prevede di rigenerare da punto di vista urbanistico l'attuale Ambito del Porto Vecchio di Trieste suddiviso in due "ambiti". Il primo costituito dalle aree sdemanializzate e di proprietà del Comune di Trieste, denominato "sistemi insediativi di supporto regionale". Il secondo di proprietà del demanio, assegnato in gestione all'AdSP, relativo alle "attrezzature portuali di interesse regionale pertanto: le banchine, l'Adriaterminal e la fascia costiera. L'Accordo di Programma siglato pone le basi per la rivitalizzazione dell'intera area del Porto Vecchio - ha dichiarato il presidente del porto, Zeno D'Agostino, nel corso della conferenza stampa per la presentazione dei contenuti del documento - "Grazie ad un profuso impegno sinergico istituzionale, attraverso il quale l'Autorità di Sistema Portuale e il Comune di Trieste hanno provveduto a una serie di attività legate ai rispettivi processi di pianificazione urbanistica. Inoltre, la costituzione del Consorzio URSUS sancita dall'accordo è fondamentale perché questa nuova entità giuridica sarà il punto di riferimento della strategia e della pianificazione del Porto Vecchio e permetterà ora un cambio di passo notevole nello sviluppo di tutta l'area. L'Accordo è scaturito da un lungo confronto tra le parti, iniziato nel 2015, giunto pertanto alla decisione comune di far fronte alle esigenze di ciascuna Istituzione, - spiega l'AdSP - data la attuale posizione del Porto Vecchio in area comunale, la significativa predisposizione del sito allo sviluppo di attività portuali e gli interessi strategici regionali sul futuro dell'area. Inoltre, l'accordo tra Regione, Comune e Porto prevede la fondazione del Consorzio per la valorizzazione del Porto Vecchio URSUS (Urban Sustainable System), struttura dedicata a curarne la trasformazione e la valorizzazione, nonché la gestione nel corso del tempo. L'ente di diritto pubblico economico gestirà infatti le operazioni di vendita degli immobili siti nell'area. L'Accordo, infine, include la variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, che il Consiglio comunale è chiamato a ratificare entro il termine di un mese. A firmare l'Accordo: il presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga, il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino.



D'Agostino: cambio di passo per sviluppo dell'area

Ursus è il neonato Consorzio per la valorizzazione del Porto Vecchio

Redazione

TRIESTE Sottoscritto oggi l'Accordo di Programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio di Trieste. Firmato dal presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga, il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza e dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale Zeno D'Agostino. I contenuti del documento sono stati presentati pubblicamente nel pomeriggio nel corso di una conferenza stampa tenutasi presso la Centrale Idrodinamica dell'antico scalo giuliano. La firma dell'Accordo di Programma giunge al termine di un confronto approfondito tra le parti, iniziato nel 2015, volto a contemperare le esigenze di ciascuna Istituzione, data la attuale posizione del Porto Vecchio in area comunale, la significativa predisposizione del sito allo sviluppo di attività portuali e gli interessi strategici regionali sul futuro dell'area. L'Accordo di Programma siglato oggi pone le basi per la rivitalizzazione dell'intera area del Porto Vecchio, grazie ad un profuso impegno sinergico istituzionale, attraverso il quale l'Autorità di Sistema Portuale e il Comune di Trieste hanno provveduto a una serie di attività legate ai rispettivi processi di pianificazione urbanistica spiega il presidente del porto, Zeno D'Agostino. Inoltre, la costituzione del Consorzio URSUS sancita dall'accordo è fondamentale perché questa nuova entità giuridica sarà il punto di riferimento della strategia e della pianificazione del Porto Vecchio e permetterà ora un cambio di passo notevole nello sviluppo di tutta l'area conclude D'Agostino. L'Accordo, che permetterà la rigenerazione urbana di una vasta area del capoluogo regionale, distingue infatti l'attuale Ambito del Porto Vecchio di Trieste in due sotto ambiti: uno denominato dei sistemi insediativi di supporto regionale corrispondente alle aree sdemanializzate e assegnate al patrimonio del Comune di Trieste per essere valorizzate e l'altro, definito delle attrezzature portuali di interesse regionale che corrisponde alle banchine, l'Adriaterminal e la fascia costiera, che permane di proprietà demaniale, assegnata in gestione all'Autorità di Sistema Portuale. Inoltre, l'odierno accordo tra Regione, Comune e Porto prevede la fondazione del Consorzio per la valorizzazione del Porto Vecchio URSUS (Urban Sustainable System), struttura dedicata a curarne la trasformazione e la valorizzazione, nonché la gestione nel corso del tempo. L'ente di diritto pubblico economico gestirà infatti le operazioni di vendita degli immobili siti nell'area. L'Accordo, infine, include la variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, che il Consiglio comunale è chiamato a ratificare entro il termine di un mese.



Trieste, riqualificazione e sviluppo del Porto Vecchio

GAM EDITORI

5 marzo 2021 - Il presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga, il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza e il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** Zeno D' Agostino, hanno sottoscritto ieri l' **Accordo di Programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio di Trieste**. I contenuti del documento sono stati presentati pubblicamente nel pomeriggio nel corso di una conferenza stampa tenutasi presso la Centrale Idrodinamica dell' antico scalo giuliano. La firma dell' **Accordo di Programma** giunge al termine di un confronto approfondito tra le parti, iniziato nel 2015, volto a contemperare le esigenze di ciascuna Istituzione, data la attuale posizione del Porto Vecchio in area comunale, la significativa predisposizione del sito allo sviluppo di attività portuali e gli interessi strategici regionali sul futuro dell' area. "L' **Accordo di Programma** siglato pone le basi per la rivitalizzazione dell' intera area del Porto Vecchio, grazie ad un profuso impegno sinergico istituzionale, attraverso il quale l' **Autorità di Sistema Portuale** e il Comune di Trieste hanno provveduto a una serie di attività legate ai rispettivi processi di pianificazione urbanistica - spiega il presidente del porto, Zeno D' Agostino - Inoltre, la costituzione del **Consorzio URSUS** sancita dall' accordo è fondamentale perché questa nuova entità giuridica sarà il punto di riferimento della strategia e della pianificazione del Porto Vecchio e permetterà ora un cambio di passo notevole nello sviluppo di tutta l' area" conclude D' Agostino. L' **Accordo**, che permetterà la rigenerazione urbana di una vasta area del capoluogo regionale, distingue infatti l' attuale "Ambito del Porto Vecchio di Trieste" in due sotto ambiti: uno denominato "dei sistemi insediativi di supporto regionale" corrispondente alle aree sdemanializzate e assegnate al patrimonio del Comune di Trieste per essere valorizzate e l' altro, definito "delle attrezzature portuali di interesse regionale" che corrisponde alle banchine, l' **Adriaterminal** e la fascia costiera, che permane di proprietà demaniale, assegnata in gestione all' **Autorità di Sistema Portuale**. Inoltre, l' odierno accordo tra Regione, Comune e Porto prevede la fondazione del **Consorzio per la valorizzazione del Porto Vecchio "URSUS"** (Urban Sustainable System), struttura dedicata a curarne la trasformazione e la valorizzazione, nonché la gestione nel corso del tempo. L' ente di diritto pubblico economico gestirà infatti le operazioni di vendita degli immobili siti nell' area.



Trieste: firmato l'accordo di programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio

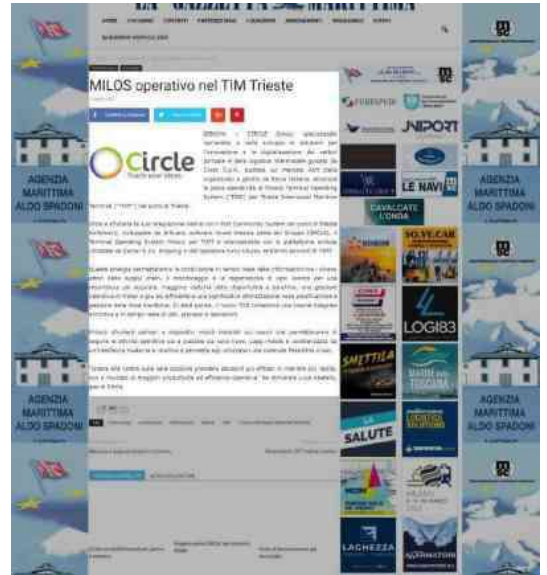
Zeno D'Agostino: 'Ora al via un cambio di passo per lo sviluppo di tutta l'area'. TRIESTE Il presidente della Regione Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga, il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Zeno D'Agostino, hanno sottoscritto oggi l'Accordo di Programma per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio di Trieste. I contenuti del documento sono stati presentati pubblicamente nel pomeriggio nel corso di una conferenza stampa tenutasi presso la Centrale Idrodinamica dell'antico scalo giuliano. La firma dell'Accordo di Programma giunge al termine di un confronto approfondito tra le parti, iniziato nel 2015, volto a contemperare le esigenze di ciascuna Istituzione, data la attuale posizione del Porto Vecchio in area comunale, la significativa predisposizione del sito allo sviluppo di attività portuali e gli interessi strategici regionali sul futuro dell'area. L'Accordo di Programma siglato oggi pone le basi per la rivitalizzazione dell'intera area del Porto Vecchio, grazie ad un profuso impegno sinergico istituzionale, attraverso il quale l'Autorità di Sistema Portuale e il Comune di Trieste hanno provveduto a

una serie di attività legate ai rispettivi processi di pianificazione urbanistica spiega il presidente del porto, Zeno D'Agostino. Inoltre, la costituzione del Consorzio URSUS sancita dall'accordo è fondamentale perché questa nuova entità giuridica sarà il punto di riferimento della strategia e della pianificazione del Porto Vecchio e permetterà ora un cambio di passo notevole nello sviluppo di tutta l'area conclude D'Agostino. L'Accordo, che permetterà la rigenerazione urbana di una vasta area del capoluogo regionale, distingue infatti l'attuale Ambito del Porto Vecchio di Trieste in due sotto ambiti: uno denominato dei sistemi insediativi di supporto regionale corrispondente alle aree sdemanializzate e assegnate al patrimonio del Comune di Trieste per essere valorizzate e l'altro, definito delle attrezzature portuali di interesse regionale che corrisponde alle banchine, l'Adriaterminal e la fascia costiera, che permane di proprietà demaniale, assegnata in gestione all'Autorità di Sistema Portuale. Inoltre, l'odierno accordo tra Regione, Comune e Porto prevede la fondazione del Consorzio per la valorizzazione del Porto Vecchio URSUS (Urban Sustainable System), struttura dedicata a curarne la trasformazione e la valorizzazione, nonché la gestione nel corso del tempo. L'ente di diritto pubblico economico gestirà infatti le operazioni di vendita degli immobili siti nell'area. L'Accordo, infine, include la variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste, che il Consiglio comunale è chiamato a ratificare entro il termine di un mese.



MILOS operativo nel TIM Trieste

GENOVA CIRCLE Group, specializzato nell'analisi e nello sviluppo di soluzioni per l'innovazione e la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale guidato da Circle S.p.A., quotata sul mercato AIM Italia organizzato e gestito da Borsa Italiana, annuncia la piena operatività di Milos® Terminal Operating System (TOS') per Trieste Intermodal Maritime Terminal (TIMT) nel porto di Trieste. Oltre a sfruttare la sua integrazione nativa con il Port Community System del porto di Trieste Sinfomar® (sviluppato da Info.era, software house triesina parte del Gruppo CIRCLE), il Terminal Operating System Milos® per TIMT è interoperabile con le piattaforme evolute utilizzate da Samer & Co. Shipping e dall'operatore turco Ulusoy, entrambi azionisti di TIMT. Queste sinergie permetteranno la condivisione in tempo reale delle informazioni tra i diversi attori della supply chain, il monitoraggio e la registrazione di ogni evento per una reportistica più accurata, maggiore visibilità della disponibilità a banchina, una gestione operativa di trailer e gru più efficiente e una significativa ottimizzazione nella pianificazione e gestione della linea marittima. In altre parole, il nuovo TOS consentirà una visione integrale armonica e in tempo reale di dati, processi e operazioni. Milos® sfrutterà palmari e dispositivi mobili installati sui veicoli che permetteranno di seguire le attività operative sia a piazzale sia sulla nave. L'app mobile è caratterizzata da un'interfaccia moderna e intuitiva e permette agli utilizzatori una notevole flessibilità d'uso. Grazie alla nostra suite sarà possibile prendere decisioni più efficaci in maniera più rapida, con il risultato di maggiori produttività ed efficienza operativa ha dichiarato Luca Abatello, geo di Circle.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Cerniere del Mose e salvaguardia Procura contabile, tutte le tappe

Imminenti processi per il "buco" del Palazzo del Cinema e i costi esorbitanti del project dell' ospedale dell' Angelo

ROBERTA DE ROSSI

L'indagine contabile della Procura sulla mancata manutenzione del **Mose** (focus sulle cerniere), ma anche le verifiche della Sezione di controllo sulle spese della salvaguardia, con moniti e raccomandazioni alla Regione. E, ancora, l'ormai prossimo processo davanti alla Corte dei Conti per contestare a responsabili struttura di missione e del progetto 4,1 milioni di danni per il "buco" del mai nato nuovo Palazzo del Cinema, fermato dalla discarica di amianto che celava la terra del Lido e che (secondo la Procura) non era stata cercata con le prescritte indagini archeologiche. Come pure i costi esorbitanti (in parte sanati) del project financing dell'ospedale all'Angelo. Per finire con tre docenti luav condannati a restituire centinaia di migliaia di euro per attività private non autorizzate. **MOSE E AREA MARCIANAC'** è (purtroppo, verrebbe da dire) molta Venezia (e Mestre) nelle relazioni del nuovo anno giudiziario della Corte dei Conti, dichiarato aperto ieri dal presidente Carlo Greco con una riunione via Teams. La condanna a 6,9 milioni di euro a carico degli eredi dell'ex presidente del Consorzio Venezia Nuova e dell'allora vicepresidente ha chiuso il susseguirsi di sentenze contabili che hanno seguito l'inchiesta penale "tangenti **Mose**": quella che il procuratore Paolo Evangelista definisce «vicenda corruttiva tra le più sconcertanti della storia recente delle istituzioni venete». Ma le verifiche sull'opera non sono ancora concluse: le immagini delle cerniere corrose e la segnalazione del Provveditorato opere pubbliche di manutenzioni bloccate da anni della grande opera, hanno spinto la Procura ad aprire un nuovo fascicolo d'indagine - affidata come sempre alla Guardia di finanza - «per approfondire alcune condotte che avrebbero causato aggravio di costi ed ingiustificati ritardi nella fase di completamento delle opere, nonché carenze nella fase manutentiva delle opere». La nuova indagine prende le mosse anche dalle molte osservazioni fatte dalla corposa relazione della Sezione regionale di controllo, che ha segnalato alla Regione 134 milioni di euro bloccati in progetti di salvaguardia mai realizzati e che palazzo Balbi ha subito riassegnato. IL PROJECT DELL'OSPEDALE all'angelo Luci e ombre del project financing applicato alla sanità. Da una parte, «l'esempio negativo di non corretto ricorso alla finanza di progetto, fonte di rilevanti sprechi di denaro pubblico», osserva il procuratore Evangelista, «a fronte della realizzazione di un Centro di terapia protonica (successivamente revocata dalla gestione Dal Ben, ndr) con un enorme squilibrio finanziario a vantaggio delle imprese private coinvolte, che si sarebbero viste corrispondere 15,5 milioni l'anno per 15 anni a fronte di 150 milioni di spesa». Ex direttore generale, amministrativo e Rup, condannati dalla Corte presieduta da Carlo Greco a risarcire spese effettuate per il centro ma nato per 3,7 milioni di euro (in attesa di appello). gravi inadempimenti «Gravi inadempimenti riscontrati anche nella fase di esecuzione del project per la realizzazione dell'ospedale all'Angelo di Mestre», prosegue il procuratore. In questo caso l'indagine della Procura ha portato l'Asl in sede di autotutela ad andare ad un arbitrato con i privati per rivedere le clausole del contratto, abbattendo le spese future (in termini di servizi pagati ai privati) di ben 45 milioni di euro. «Per effetto del recupero "spontaneo" e del risparmio ottenuto dalla revisione della concessione e il venir meno del danno erariale ipotizzato, è stata disposta l'archiviazione delle istruttorie». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Gazzettino

Venezia

La terza via per il porto di Venezia

Politici e media Meno spazio alle polemiche In molti talk show televisivi, autorevoli opinionisti indicano nell' armata brancaleone che appoggia il governo Draghi, una certa litigiosità. Oggi in fieri ma domani pronta a scoppiare in conseguenza delle troppe divisioni ideologiche e di interessi elettorali contrapposti tra loro esistenti. Un vulnus per il governo appena nato. Però c' è da dire che se giornali e Tv non dessero grandi spazi e titoloni alle sparate dei politici che cercano continua visibilità, questi, privati di un' autorevole tribuna mediatica si vedrebbero sgonfiare le loro proteste, opinioni o demenziali proposte. Perché i giornali non relegano le polemiche opinioni di turno con un trafiletto in pagina interna approfondendo invece i veri e concreti fatti politici che impattano sulla vita dei cittadini? Come diceva Kennedy, la massima virtù di un politico dovrebbe esser il disprezzo verso la notorietà. Mi sembra che non si faccia nulla per onorare questa bellissima massima che una volta tanto, non appartiene all' antichità. Oscar De Gaspari Treviso Le dimissioni di Zingaretti Il tempo è galantuomo Con colpevole ritardo, Zingaretti proclama che il PD è un partito che in piena pandemia pensa solo alle poltrone; quando le stesse parole erano pronunciate dalla Meloni e da Salvini, erano bestemmie. Ora anche Draghi dice prima gli italiani che detto da Draghi è considerato vangelo, quando erano la Meloni e Salvini a dirlo era populismo, xenofobia e chi più ne ha più ne metta. Vuoi vedere che come si suol dire, il tempo è veramente galantuomo? Quando finalmente si tornerà a votare, magari fuori dalla pandemia e auspicabilmente con una legge elettorale meno assassina nei confronti della volontà popolare; con la Meloni che ha dimostrato di essere l' unico politico, assieme al gran burattinaio (che di nome fa Renzi) ad avere i cosidetti, pur essendo una donna con un Salvini che si è tolto la felpa per indossare giacca e cravatta come piace a Berlusconi(ed un po' mi preoccupa), con un Grillo che fa più ridere da politico che da comico e con Conte probabile capo di un futuro partito (anche grazie a Zingaretti che lo ha sempre fatto passare per l' unico che poteva salvare questo disastroso paese) che farà evaporare un terzo del PD e metà M5S; penso proprio che ne vedremo delle belle (finalmente). Gerardo Covid Siamo in guerra usiamo l' esercito Purtroppo il covid19 continua a tenere banco, sia in termini di contagi e decessi. Quali i rimedi? È elementare che con la vaccinazione di massa per tutta la popolazione il problema sarebbe risolto, per fare ciò necessita fare presto e con tutti i mezzi per il reperimento delle dosi. Intanto come palliativo si ricorre alle chiusure di tutte le attività con la morte dell' economia, oltre che gettare la gente in depressione, come rimediare? Fermo restando che nel frattempo qualche cosa bisogna fare, è opportuno un senso di responsabilità generale con l' uso delle mascherine, evitare assembramenti e curare l' igiene, tutte misure previste nei vari DPCM che vanno fatte rispettare. Si dice che mancano le Forze dell' Ordine sufficienti per i controlli, cosa che si potrebbe ovviare con l' utilizzo delle Forze Armate, accostando i Soldati agli Agenti di Polizia. Siamo in guerra e guerra sia. Celeste Balcon Belluno Contro l' immobilismo La terza via per il porto di Venezia Da qualche settimana sentiamo dire da tutti stiano con i lavoratori e con l' ambiente, Venezia è Porto. Ma sulle grandi navi continuano a mancare risposte ragionevoli e per questo vogliamo che tutti facciano un passo indietro. Vogliamo che si pensi e si costruisca un futuro migliore per Venezia e il suo



Il Gazzettino

Venezia

Porto. Vogliamo che dopo tanta polemica, inizi un Vero dialogo sul tema e vogliamo concretamente indicare una via d' uscita da questo assurdo immobilismo. Vogliamo buonsenso per trovare quella terza via che può sbloccare la situazione mantenendo il lavoro, la centralità della Marittima e la giusta attenzione verso l' ambiente dove noi stessi lavoriamo e con le nostre famiglie viviamo. Terza via è un periodo di transizione con un numero di navi definito, navi tecnologicamente più evolute, più sicure e meno impattanti per l' aria che respiriamo. Terza via è sviluppare in scala ridotta entrambe le soluzioni di ormeggio per un numero ridotto di navi in Bocca di **Porto** e a Marghera, mettendo in pratica la loro sperimentazione e dettandone i tempi per poterle testare. Alla fine del periodo di transizione e sperimentazione avremo risposte certe e una commissione sopra le parti potrà decidere dove sviluppare il Nuovo **Porto** di **Venezia**. Luca Pitteri Operatore portuale **Venezia** Permessi premio Indignato per Fusaro Mi indigno profondamente, come credo tanti altri cittadini, apprendere che il killer Michele Fusaro, attualmente rinchiuso in carcere da circa sedici anni con una pena complessiva da espiare di anni trenta, reo di aver commesso l' omicidio e fatto a pezzi la povera Signora Jole Tassitani, potrà uscire. Ritengo che questo provvedimento sia vergognoso e fuori da ogni logica nonchè irrispettoso nei riguardi della famiglia della vittima. Il Fusaro, criminale, doveva essere condannato all' ergastolo ma, avendo chiesto il rito abbreviato gli venne ridotta la pena di un terzo (30 anni), quindi: premiato! Ora rischia di riceverne un secondo usufruendo di permessi premi per la buona condotta. A questo proposito, la buona condotta è un obbligo di tutti i detenuti mantenerla, dal primo all' ultimo giorno di detenzione. Auspico che quanto prima possibile, da parte delle Istituzioni competenti, venga abolito la concessione del rito abbreviato formulata da parte dei criminali o quanto meno, la decisione di concederlo o meno debba essere a cura della famiglia della vittima. Inoltre, ribadisco per l' ennesima volta, l' abrogazione della Legge Gozzini che riguarda una serie di agevolazioni carcerarie a favore dei detenuti. Pietro Siciliano Nuovi direttori Ulss Davvero buon lavoro a tutti In questo drammatico periodo di pandemia, augurare buon lavoro ai nuovi e riconfermati Direttori Generali delle strutture sanitarie venete, non è il solito messaggio di circostanza. Oggi il buon lavoro, ha un grande valore sociale per lo straordinario impegno che questi Direttori, da subito, devono mettere in cantiere per contribuire a fermare Covid 19 e per migliorare ulteriormente il sistema sociosanitario veneto. Per questi due prioritari obiettivi, in campo deve scendere una coesa squadra di operatori sanitari (tutte le professioni) e a bordo campo un leale incitamento e un convinto supporto da parte delle istituzioni pubbliche, delle organizzazioni sindacali, del terzo settore e del volontariato. Franco Piacentini.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Porto di Genova, scoppia il caso Psa

Lo scontro con i camalli: il terminal presenta il conto delle penali e chiede un milione di euro alla Culmv

SIMONE GALLOTTI

Quando si apre un crisi del genere, è difficile prevederne le conseguenze. E così ancora ieri, nel pieno dello sciopero indetto dai sindacati contro i terminalisti, è arrivato un altro siluro al tavolo della pace. Il principale terminalista di Genova, il gruppo Psa che ora controlla anche il Sech, ha presentato un conto da circa un milione di euro alla Culmv. «Il terminal ha effettuato unilateralmente trattenute da quanto pagato nei mesi da settembre a gennaio, a titolo di penale commerciale» ammette il console dei camalli Antonio Benvenuti, proprio mentre a Genova sono in pieno svolgimento i presidi dello sciopero. «Si tratta di una voce che non esiste nel regolamento dell' articolo 17 e sono cifre che riguardano un salario che abbiamo già distribuito come Compagnia. Ma è una partita iniziata a settembre, che riguarda un solo terminalista». Il caso ormai è esploso e da Psa, il gruppo che ha chiesto la stesura delle lettera poi firmata da tutti i terminalisti, arriva quindi altra benzina sul fuoco. E non è un caso che sempre il console della Compagnia insista sul punto: «Quella lettera va stracciata. I terminalisti dicono che esiste ma non va bene - spiega - Se non la stracciano non posso sedermi ai tavoli per fare gli accordi con i singoli terminalisti. Andiamo avanti con il nostro piano e non rinunciamo a prenderci i nostri impegni ma non possiamo andare a trattare con il cappio al collo» dice Benvenuti. E poi il conflitto si sta allargando anche a livello nazionale. Il numero uno di Federlogistica Luigi Merlo, ex presidente dello scalo di Genova, chiede al governo di intervenire e dare una delega ai porti a uno dei vice ministri di Enrico Giovannini: «Il conflitto in atto nel porto di Genova evidenzia ancora una volta come spesso i concessionari fatichino a riconoscere alle **Autorità di sistema portuale** un ruolo di regolatore che oggi è difeso con armi spuntate». La debolezza delle **Authority** è una delle cause dello scontro in atto a Genova. Ma debole adesso è anche il fronte dei terminalisti. Dopo la mossa della richiesta da 1 milione, Psa rischia l' isolamento nella guerra alla Compagnia. Dentro l' associazione poi c' è aria di divisione: Paolo Signorini l' ha accennato nell' intervista di ieri al Secolo XIX. Il fatto è che da Ginevra, sede di Msc, non hanno accolto bene il risultato della lettera. La fine della pace sociale con un conflitto che rischia di diventare lungo, ha costretto la galassia di Msc a qualche riflessione, condivisa anche da alcuni operatori indipendenti. Se dovesse continuare il cambio di passo più aggressivo messo in campo da Psa dopo la fusione con Sech, potrebbe persino portare all' uscita, in ambito locale, del colosso dalla sezione di Confindustria. Al momento è solo un ragionamento, ma il clima continua a peggiorare. E Luca Becce, presidente di Assiterminal e manager del fronte Psa-Sech, ha risposto duramente ad un esponente del Pd ligure che si è schierato al fianco dei lavoratori in sciopero: «Sarebbe utile una discussione non strumentalizzata, al riparo dall' approccio ideologico di componenti della compagnia, dai Cobas e purtroppo dagli stessi sindacati che dietro la pretesa difesa del "modello Genova" impediscono una revisione del Patto del lavoro». –



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Lo scalo si ferma per un giorno «Più forti al tavolo della pace»

SI.GAL.

Sotto la sede di Confindustria a **Genova**, a due passi dalla stazione Brignole e ai confini della city, sembra ci siano più poliziotti che manifestanti. Eppure la presenza di quella quarantina di lavoratori portuali dell' Usb, il sindacato di base dei portuali, è uno dei simboli della giornata di protesta di ieri. «Abbiamo assistito all' ennesimo attacco al mondo del lavoro - dice Josè Nivoi dell' Usb- Vogliono smontare il modello **Genova** che ha garantito sino ad oggi la pace sociale. Vogliamo una regolamentazione delle assunzioni all' interno del **porto** di **Genova** e un accordo di area per un unico tipo di tariffa per la Culmv. I terminalisti dicono che il lavoro è un privilegio? È un affronto». Dal centro alla periferia. Sin dalle prime luci dell' alba i portuali e i camalli si sono messi di guardia ai gate di ingresso al **porto** di Sampierdarena. Nessuno poteva entrare. Poi da Varco Etiopia è bastato compiere qualche passo più in là per bloccare per un po' di tempo Lungomare Canepa, la grande arteria che porta i camion sulle banchine. Fumogeni e striscioni, per rendere noto chi ha partecipato (c' era anche una delegazione di studenti). Arriva anche il console dei camalli, Antonio Benvenuti. Al terminal Psa l' adesione è alta ma raccontano i sindacati i capi sono andati a lavorare e le Rsu dell' azienda sono sul piede di guerra. A Sampierdarena ci sono ovviamente anche i sindacati. «Lo sciopero ha avuto una grandissima adesione pari quasi al 100%» dicono quasi all' unisono Enrico Ascheri e Enrico Poggi, della Cgil. «È un grande segnale, le nostre controparti dovranno tenerne conto». E ora? «Dopo questo colpo che abbiamo assestato con grandi attestati di stima dai portuali di tutta Italia e dai lavoratori di tutte le altre categorie e della politica da destra a sinistra, siamo convinti che sia arrivato il momento di un confronto sulle relazioni sindacali che devono rientrare in un rapporto equilibrato altrimenti saremo costretti ad una nuova azione». Porta aperta al dialogo, ma non senza condizioni. «La pace sociale sulle banchine ha portato a raggiungere i livelli record del **porto**, permettendo allo stesso crescita e prospettiva - spiega Mauro Scognamillo, segretario generale Fit Cisl Liguria - Adesso ci aspettiamo un atto di grande responsabilità da parte di chi oggi sta minando la pace sociale nel **porto** di **Genova** e che la lettera venga disconosciuta e si possa ripartire con tavoli di confronto seri e propositivi». Anche Roberto Gulli, Segretario generale Uiltrasporti Liguria, pensa a cosa fare adesso, per riprendere il dialogo e cercare di governare questa fase: «Se salta la pace sociale nel **porto** di **Genova** è un problema per tutti. Siamo pronti a ricostruire un rapporto non rovinato da noi. Siamo pronti alla fase costruttiva». -- Si.Gal.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

la misura predisposta dalla giunta bucci per i lavori pubblici

Il Comune spinge la ripresa dell' edilizia «Corsia riservata per le aziende genovesi»

Nuove regole per appalti tra 1 e 5 milioni di euro: metà delle imprese invitate dovrà avere sede nel territorio cittadino

Matteo Dell' Antico Prima le imprese edili genovesi. La giunta del Comune di Genova ha adottato una delibera in materia di procedure negoziate per l' affidamento di appalti pubblici di importo compreso tra uno e cinque milioni di euro. La delibera contiene le nuove linee guida alle quali Palazzo Tursi si atterrà nella gestione dei futuri appalti, per fare fronte alle ricadute economiche negative a seguito delle misure di contenimento e dell' emergenza sanitaria in corso e per rilanciare gli investimenti pubblici nel settore delle infrastrutture e dei servizi pubblici. Imprese locali al 50% Secondo le nuove linee guida imposte dal Comune, d' ora in avanti, per tutti i lavori pubblici che prevedono inviti da parte dell' ente verso aziende che poi dovranno andare a gara per aggiudicarsi una commessa, è prevista la presenza sul totale delle imprese contattate di almeno 30 realtà genovesi e comunque le imprese locali dovranno essere almeno il 50% di quelle invitate. Tra gli obiettivi strategici del Comune, in particolare, c' è quello di favorire nuova occupazione a livello territoriale, specie nelle piccole e medie imprese locali, in applicazione delle norme vigenti in materia di appalti pubblici e nel rispetto dei principi di trasparenza, concorrenzialità e rotazione in esse previste. Con la nuova regolamentazione delle procedure semplificate, Palazzo Tursi dà continuità alle iniziative precedentemente assunte per gli affidamenti fino a un milione di euro, in linea con gli indirizzi adottati dalla Regione. Via libera da ance e sindacati La delibera adottata e proposta dal sindaco del capoluogo ligure Marco Bucci e dall' assessore comunale ai Lavori pubblici, Pietro Piciocchi ha ottenuto piena soddisfazione da parte del presidente dei costruttori genovesi, Filippo Delle Piane: «Il Comune ha dimostrato grande attenzione e sensibilità per le richieste delle imprese e dei lavoratori traducendole in uno strumento assolutamente positivo per tutto il comparto». Il giudizio positivo è stato condiviso anche dalle rappresentanze sindacali di Cisl e Uil. «Va apprezzato l' impegno del Comune verso l' occupazione e l' economia locale: così si potrà avere una spinta importante per dare lavoro ai tanti edili disoccupati. Nel corso degli anni c' è stato un calo di addetti, adesso si può ripartire», dichiara Andrea Tafaria, segretario generale Filca-Cisl Liguria. «La delibera della giunta recepisce una istanza da tempo avanzata», aggiunge Mirko Trapasso, segretario generale ligure Feneal-Uil. «Apprezziamo i contenuti della delibera ma avremmo preferito essere coinvolti dal Comune», dice Federico Pezzoli, segretario ligure Fillea -Cgil. riqualificazione alloggi pubblici Quanto deciso da Palazzo Tursi a sostegno del settore edile genovese non è l' unica iniziativa messa in campo dagli enti locali per favorire sia l' occupazione che l' arrivo di nuove commesse per le aziende che operano nel comparto nell' ambito di appalti pubblici. La Regione ha calcolato la possibile applicazione del Superbonus 110% su circa 12 mila dei 20 mila alloggi regionali di Erp (oltre la metà dei quali nella provincia di Genova): gli investimenti di riqualificazione energetica necessari al 60% del patrimonio abitativo di proprietà e in gestione alla Regione, da qui ai prossimi anni, potrebbero produrre investimenti per oltre 300 milioni di euro. dalla diga foranea 7 anni di lavoro Tra le opere pubbliche più attese a Genova c' è l' inizio dei lavori per la realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova. Il maxi-cantiere, di competenza dell' **Autorità di sistema** portuale, per le sole maestranze edili, darebbe lavoro a mille addetti

MATTEO DELL' ANTICOM.D.A.





Il Secolo XIX

Genova, Voltri

per un periodo di sette anni. matteo.dellantico@ilsecoloxix.it © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il racconto

La protesta dei camalli Il lavoro un diritto non un privilegio

La giornata di stop rimette al centro parole e slogan che ultimamente si sentono sempre meno: Capiamo che la pandemia ha colpito le aziende ma chiediamo rispetto per quello che facciamo per lo scalo e la città

di Massimo Calandri È cominciato che non era ancora l'alba, al buio e sotto una pioggia fine che avrebbe dovuto lavare tutto, invece. Il porto di Genova ieri mattina si è fermato. Sciopero. Termine che in questi tempi nuovi e impossibili suona quasi strano, anacronistico. Polveroso. Un po' come: padrone. Oppure: camallo, privilegio, dignità. Salario, schiavo. O ancora: solidarietà, lotta. Coscienza, esempio. Parole perdute, finalmente ritrovate in una giornata diversa: tutti i varchi chiusi dalle 5.30, per 7 ore consecutive. I Tir rispettosamente fermi in attesa di entrare ed uscire, colonne mute e comprensive. La circolazione stradale in Lungomare Canepa interrotta a singhiozzo in entrambe le direzioni dai manifestanti, che occupano la carreggiata in un rito un po' stanco: rassegnato, ma forse è solo un'impressione. Fumogeni, bandiere, striscioni. Uno, appeso dalla Fiom sulla sopraelevata all'altezza di Ponte Etiopia, recitava: "Lavoro, diritti, dignità: non siamo i vostri schiavi". Nessun telefonino, questa non è gente da selfie. Tute, scarponi. Stringono i pugni. «Ad uno schiaffo, si risponde con uno schiaffo ancora più forte». Luca Franza, delegato Filt-Cgil: «La responsabilità di rompere la pace se la devono prendere loro, non noi». Loro, i terminalisti: «Quelli che sostengono che il lavoro - oggi - sia un privilegio. No: il lavoro è ancora un diritto». Svegliati Genova, ha tanta voglia di urlare. «Siamo orgogliosi di essere dei lavoratori. E i prenditori - non imprenditori: prenditori, perché questo sono i padroni - non ci faranno passare per prepotenti». Come gli altri, non ci sta: Franza si ribella a chi cerca di insinuare dubbi sulla Compagnia Unica, alla quale il terminal Psa-Sech contesta tra l'altro inadempimenti per un milione sui quali è in corso una negoziazione. «Qualcuno vuole farci passare per califfi. Ma noi siamo a disposizione ogni giorno, lavoriamo a qualsiasi ora e non importa se nevicata o piova. E dunque, basta: è arrivato il momento di cambiare le regole del gioco. Ora. Perché quelli in realtà stanno attaccando tutti i lavoratori del porto: vogliono frazionare la forza, poi trasformarla in un mercato delle vacche». Usa una metafora: «Ti metti d'accordo col padrone di casa, fissate il prezzo e tu - imbianchino - dai il bianco a tutte le pareti. Però poi lui non ti paga. Che fai?». Ma da almeno un anno, abbiamo tutti i nostri muri imbiancati. «Genova soprattutto. Dopo il crollo del Morandi è una città in ginocchio. Siamo consapevoli di quanto può incidere una protesta come la nostra. Però siamo stati attaccati, tenetelo bene a mente. Il mondo della portualità è speciale: un grande senso di appartenenza, una solidarietà profonda. Siamo uniti, coesi: pronti a batterci sino all'ultimo». Ezio Capezzuto parla a nome di Uiltrasporti, insieme a Roberto Gulli. «Sarebbe ipocrita dire che nel 2020 per le aziende sia andata alla grande: no, anche loro hanno sostenuto dei costi. Ma la Compagnia Unica è un punto fermo del porto di Genova». La famigerata lettera dei terminalisti - e gli 8 milioni che ballano -, quella che Confindustria ha poi sostenuto non essere mai stata formalizzata? «Ormai la frittata è fatta. Qualcuno sostiene lo scopo finale di aprire agli interinali: tutti hanno bisogno di lavorare, lo capiamo,



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

ma allora in questo caso sediamoci ad un tavolo. Perché nessuno ci deve rimettere ». Duri, determinati. Consapevoli che una guerra non converrebbe a nessuno. Mentre sotto la Confindustria c'è un presidio di alcune decine di persone di un altro sindacato, Usb, gli altri hanno piazzato le transenne ai varchi. C'è una comprensione, un'empatia che attraversa e unisce tutti. La Fiom ha voluto dare la propria solidarietà alla protesta. Con lo striscione, che l'ultima volta era stato usato per la Fiat e la vicenda Marchionne. E con le parole del segretario generale, Bruno Manganaro: « I terminalisti parlano di estorsioni subite, e sono preoccupato: o vanno in Procura, o altrimenti la situazione è ancora più grave ». Parla di atteggiamento « vergognoso » dei terminalisti. « Devo sapere che non lasceremo da soli i portuali e la Compagnia Unica ». La ristrutturazione del mondo del lavoro era cominciata già prima della pandemia. « E noi non possiamo starcene zitti: siamo qui a difendere le loro istanze, e i lavoratori che si sentono abbandonati ». Stefano Degli Innocenti lavora alle manovre ferroviarie all'interno del porto. « Il lavoro un privilegio? Sì, certo: come respirare, e mangiare. Si chiama atteggiamento padronale: dalle banchine di Genova passa l'economia italiana, ma i terminalisti non restituiscono nulla alla città. L'età media di chi lavora in porto ha superato da un pezzo i 50 anni: quando cominceranno ad assumere?». © RIPRODUZIONE RISERVATA C'è una comprensione, un'empatia che attraversa e unisce tutti. E la Fiom ha voluto dare la propria solidarietà Il terminal Psa-Sech contesta alla Compagnia inadempimenti per un milione di euro, in corso una trattativa tra le parti k Il console Antonio Benvenuti durante il presidio. Sopra gli striscioni esposti in Lungomare Canepa.

L' intervista

Troccoli "Non è cambiato niente i privati uniti solo contro i lavoratori"

di Massimo MInella Esiste ancora una lotta di classe? Eccome se esiste. E poggia sulla solidarietà fra i lavoratori. Chiedetelo a Giulio Troccoli, storico sindacalista Fiom del cantiere di Sestri Ponente, una vita passata a battersi per il lavoro e a difenderlo da ogni tipo di aggressione. Ora Giulio è qui, dall' alba al varco Etiopia insieme ad altri lavoratori, soci della Compagnia Unica, ma anche rappresentanti di altre categorie, non solo genovesi. "Sono venuti anche dal porto di Savona, è stata una bella cosa". **Troccoli, lei era già qui alla fine degli anni Ottanta quando iniziò la battaglia per il lavoro in porto, con il tentativo di estromettere i camalli dalle banchine. Che cos' è cambiato da allora?** «C' ero anche prima, ma è vero, ero qui quando si tentò di dare la prima spallata contro i portuali. Il console Batini alla testa dei suoi, ma tanti di noi vicini alla Compagnia. Mi chiede che cosa è cambiato da allora? Le rispondo niente. La situazione è sempre la stessa con l' obiettivo di delegittimare il mondo del lavoro». **Ma perché, secondo lei?** «Bella domanda, me lo chiedo anch' io. Perché? Io lo trovo veramente assurdo, soprattutto in questa vicenda. I privati del porto fanno profitti anche grazie al fatto di poter ricorrere alla Compagnia Unica senza caricarsi di costi fissi. In questo modo, non assumono e ricorrono alla flessibilità e alla professionalità dei soci. Ecco perché è davvero incomprensibile e inaccettabile l' attacco che è stato fatto ai lavoratori». **Ricorda le battaglie con il console Batini?** «Si possono dimenticare, secondo lei? Lui era il console, ma c' erano tutti i lavoratori uniti. E noi delle fabbriche al loro fianco. Ho sempre partecipato e con l' orgoglio di esserci per essere dalla parte del lavoro». Quando nel 2008 si ipotizzò la chiusura del cantiere di Sestri ritrovaste i camalli al vostro fianco... «Si chiama solidarietà di classe. Noi facevamo lo sciopero per difendere il cantiere e loro arrivarono. Fu un momento importante, come quello di oggi. Ho anche i lavoratori di Savona, un bel segnale». **Ma come si affronta una battaglia di questo tipo?** «L' unica strada che si può percorrere è quella dell' unità fra i lavoratori, che è anche l' unico modo di difendersi dagli attacchi, dalle spallate». **Come questa?** «Sì, una spallata che è davvero eclatante. Ma sa qual è la verità? » Qual è? «Che i privati litigano fra di loro, per i loro problemi e poi si uniscono quando si tratta di andare contro la Compagnia. E non è proprio un caso, perché la Compagnia è un baluardo del lavoro».



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Le imprese sono comunque il nemico, Troccoli? «Ma figuriamoci, le imprese fanno il loro mestiere, ci mancherebbe. Ma nei confronti dei lavoratori ci vuole rispetto e soprattutto coerenza. Lo ribadisco, senza i portuali le imprese del porto non potrebbero lavorare come succede oggi. Attingono per scelta, non per obbligo, alla flessibilità che la Compagnia mette a disposizione. Non c'è nessuna imposizione, lo dice anche la legge che tutti sono chiamati a rispettare. E allora dico, se grazie alla Compagnia le imprese possono ridurre i loro costi fissi, ma perché attaccarla? Per questo siamo qui e lo saremo ogni volta che sarà necessario. Lo abbiamo fatto oggi e siamo pronti a tornare a far sentire la nostra voce». © RIPRODUZIONE RISERVATA

L' intervento

Cosa serve cambiare nelle leggi sui porti

di Maurizio Maresca* C ara Repubblica, il comparto delle infrastrutture e dei trasporti è quello che più sollecita adeguate riforme per attuare il Next Generation EU, il decisivo programma europeo che si pone l'obbiettivo di aiutare i paesi più indietro nella crescita e nella competitività a mettersi in pari con gli obiettivi di una Unione che dovrà sempre più parlare con una voce sola in ambito globale. Infatti la distanza fra la politica dei trasporti nazionale (corporativa e campanilista) e quella europea è siderale: mentre il nostro Paese sarebbe tenuto ad adottare ogni misura per consentire il successo delle politiche dell' Unione, e quindi dello Spazio Unico Europeo della Mobilità Sostenibile. Partiamo dai porti, un comparto davvero a metà del guado fra autorità portuali che svolgono una funzione in senso lato di promozione e di impresa ed autorità portuali che, invece, si comportano come amministratori pubblici degli spazi senza interferire sulle dinamiche dei traffici. Partendo dalla visione (errata) della Corte di giustizia nel caso **Porto di Genova**, che ha negativamente influenzato la riforma del 1994, l' Italia ha costruito una serie di autorità portuali che avrebbero dovuto idealmente

regolare il **porto**: da ritenere coincidente, secondo la corte di Lussemburgo, con l' ambito del mercato geografico rilevante. Ma il mercato rilevante non si esaurisce certo nell' ambito portuale. Nel caso del traffico container, ad esempio, il mercato rilevante coincide con l' intero nord Tirreno o con l' intero nord adriatico, essendo ad esempio ininfluente **Genova** rispetto a Livorno o Savona. Nulla vieta che più autorità portuali amministrino le aree di porti che insieme fanno un mercato (entrando un po in concorrenza fra loro): ma allora la regolazione economica e la stessa amministrazione pubblica (inclusa la pianificazione) vanno riportate ad un livello più alto. Nel caso dei porti, poi, è indubbia la necessità di semplificare la disciplina vigente, che oggi aggiunge alle mille criticità vincoli aggiuntivi e di dare certezza agli investimenti. Nel caso delle autostrade è indubbio che, dopo la vicenda Morandi e i disservizi che, anche a prescindere da questo incidente, sono emersi (in Liguria molto più che altrove a causa della violazione della direttiva 54 del 2004 sulla sicurezza nelle gallerie), una riforma organica che assicuri l' adempimento del Servizio di Interesse Economico Generale (SIEG) e la competitività del Paese sia necessario. Occorre, quindi, che si riordini la struttura della regolazione rafforzando il ruolo dell' Autorità dei trasporti per quanto riguarda l' espletamento del SIEG e, per quanto riguarda la remunerazione, e si individuino regole precise per fare convivere nel medesimo mercato imprese pubbliche e imprese private. Probabilmente un costante collegamento fra durata della concessione, investimenti e riparto dei rischi può essere coerente con le indicazioni che la stessa Commissione europea da anni sollecita. Il Paese è molto indietro rispetto agli obiettivi europei nel c.d. riequilibrio modale: che l' Europa fissa nella misura del 50/50 mentre alcuni Paesi confinanti hanno già stabilizzato ben oltre il 65% riferito al ferro. L' Italia paga un prezzo per le mancate scelte e per l' assenza di una politica dell' intermodalità che spinga il ferro e il mare. E i provvedimenti della Commissione richiesti dal governo italiano nel 2015, Ferrobonus e Marebonus, non sono sufficienti, dovendosi intervenire con misure ad hoc, come in Svizzera, per incentivare modalità meno inquinanti e per scoraggiare distanze troppo lunghe. Da ultimo la rete europea approvata con il regolamento 1315 non sembra abbia più di tanto influenzato le scelte nazionali. E questo è molto grave. Da anni vediamo attuarsi investimenti sui corridoi interni alla rete (l' alta velocità fra Torino e Venezia e fra Milano e Napoli): ma abbiamo così tradito l' obbiettivo di quel





La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

collegamento fra Torino e Lione, fra Verona e Monaco e fra Venezia e Lubiana. Siamo chiusi in Italia. Il problema è che non si tratta di politiche facili da attuare in Italia: e molto vi è da fare per migliorare le nostre istituzioni. *docente universitario © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Sciopero al porto di Genova, bloccati tutti i varchi

Per ventiquattro ore il **porto di Genova** si è fermato in risposta alla lettera scritta da Confindustria contro i camalli. I portuali hanno bloccato l'accesso dello scalo per protesta e hanno manifestato sotto la sede degli industriali genovesi che hanno diffidato e messo in mora l'Autorità portuale proprio per la gestione della Culmv. Lo scontro ha portato alla fine della pace sociale sulle banchine del primo **porto** italiano: «È una coltellata alla schiena, un attacco ai lavoratori mai visto negli ultimi trent'anni» dicono i sindacati. -



Sciopero porto Genova, tolto il blocco ai varchi in tarda mattinata

I lavoratori hanno tolto il blocco ai varchi portuali iniziato stamattina. Prima di concludere il presidio sono scesi nuovamente in lungomare Canepa a bloccare il traffico come hanno fatto a singhiozzo per tutta la mattinata. Tolto anche il presidio sotto la sede di Confindustria. Lo sciopero del **porto** di **Genova** proseguirà fino a mezzanotte. Ad ora non sono arrivate convocazioni di nuovi incontri per provare a ricucire il rapporto sindacati-terminalisti. Blocco ai varchi portuali di **Genova**, da ponte Etiopia a **Genova** Pra' e presidio sotto la sede di Confindustria. E blocco della strada di grande scorrimento, lungomare Canepa, davanti al varco principale del bacino di Sampierdarena. Lo sciopero è stato dichiarato dai sindacati contro la lettera consegnata dai terminalisti genovesi al presidente dell' Autorità portuale del Mar ligure Occidentale che mette in mora l' Adsp per non aver vigilato sull' attività della Compagnia Unica che ha portato a richieste di integrazione tariffarie, erogate dal 2013 ad oggi, per 8 milioni. Lo sciopero, iniziato questa mattina, proseguirà per tutta la giornata. Per la Filt-Cgil la lettera consegnata al presidente dell' Autorità portuale e le parole dei terminalisti sono "una coltellata alla schiena del mondo del lavoro. "I terminalisti genovesi dicono che un giorno di lavoro è un privilegio? Ma un attacco così al mondo del lavoro non si registrava da 30 anni nel **porto** di **Genova**, dopo che negli anni si è costruito tanto con l' impegno di tutti - dice Enrico Poggi, segretario della Filt-Cgil di **Genova** -. Leggere le frasi dei terminalisti e sentirsi dire che praticamente disconoscono quanto fatto in tavoli ufficiali rimettendo in discussione tutto non lo possiamo accettare. E' una coltellata alla schiena di tutti i lavoratori e la risposta è chiara, perché abbiamo la solidarietà di tutti i lavoratori di **Genova** dalla logistica ai metalmeccanici agli autoferrotranvieri". Lo sciopero di oggi di 24 ore del **porto**, innescato dalla lettera consegnata dai terminalisti al presidente dell' Autorità di sistema portuale che di fatto tocca la Compagnia unica dei lavoratori portuali, procede con il blocco di tutti i varchi portuali e il presidio davanti a Confindustria **Genova**. "Abbiamo chiesto il disconoscimento della lettera e un nuovo protocollo di relazioni industriali, i terminalisti ci hanno rifiutato ogni proposta di compromesso - sottolinea Roberto Gulli, segretario della Uiltrasporti Uil -. Siamo pronti a fare i presi ad oltranza". Rincarare la dose Mauro Scognamiglio della Fit-Cisl: "E' un vero e proprio attacco, gratuito e inaspettato, che non capiamo, a quella che è stata la pace sociale sulle banchine che ha portato il **porto** di **Genova** ad essere un modello copiato in Italia". Anche per José Nivoi, dell' Usb **porto** di **Genova** la lettera è "un ulteriore attacco al mondo del lavoro e alla Culmv per andare a demolire il modello portuale **Genova**". "La lettera va stracciata. I terminalisti dicano che esiste ma non va piu' bene' dice Antonio Benvenuti, il console della Culmv, che e' l' oggetto della lettera consegnata dai terminalisti al presidente dell' Autorita' di sistema portuale, anche se non protocollata, e che mette in mora l' ente proprio per non avere vigilato e controllato sull' operato della Compagnia. 'Il presidente di Confindustria **Genova** ha detto che non esiste, ma non ha rinnegato le posizioni scritte. La lettera c' e', e' pesantissima, me la sono studiata e letta bene. Se non la stracciano non posso sedermi ai tavoli per fare gli accordi con i singoli terminalisti. Andiamo avanti con il nostro piano e non rinunciamo a prenderci i nostri impegni ma non possiamo andare a trattare con il cappio al collo' dice Benvenuti. E c' e' un altro punto: 'Siamo anche stufi di essere messi nel mezzo di una lite fra terminalisti. Non c' entriamo. Non vogliamo fare gli utili idioti. Gli utili idioti si arrabbiano e ti fermano il **porto** un giorno o l' altro' aggiunge. Benvenuti, a proposito delle contrapposizioni che sembrano agitare il mondo dei terminalisti





Ansa

Genova, Voltri

genovesi, evidenziate anche dalle firme apposte sulla lettera in tempi diversi e dalle prese di distanza di alcuni. Lettera a parte, per la Culmv c' e' un' altra partita in sospeso, da un milione di euro, con Psa **Genova** Pra'. 'Il terminal ci ha effettuato unilateralmente trattenute da quanto pagato nei mesi da settembre a gennaio, a titolo di penale commerciale. Una voce che non esiste nel regolamento dell' articolo 17 - spiega Benvenuti - Cifre che riguardano un salario che abbiamo gia' distribuito come Compagnia. Ma e' una partita iniziata a settembre, che riguarda un solo terminalista. Non abbiamo voluta metterla sul tavolo ora'.

Sciopero a Genova, portuali con Autorità contro i terminalisti

Lettera dei terminalisti rompe pace. Sindacati: è una coltellata

(ANSA) - GENOVA, 05 MAR - Una giornata di sciopero per il porto di Genova che ha segnato la rottura della pace sociale sulle banchine. Nessun corteo, ma blocco di tutti i varchi di accesso, dal bacino di Sampierdarena fino a Genova Pra', tolto a fine mattinata, con alcuni brevi stop al traffico in lungomare Canepa e un presidio sotto la sede di Confindustria Genova, firmataria della lettera che ha provocato la dichiarazione di sciopero dei sindacati che la definiscono "Una coltellata alla schiena di tutti i lavoratori. Un attacco che non si registrava da trent' anni nel porto di Genova". Non sono bastati l' incontro dal prefetto e il confronto presso l' Autorità portuale a disinnescare lo sciopero e per ora non si vede una soluzione allo scontro. Il nodo è appunto la lettera che i terminalisti genovesi di Confindustria hanno consegnato a mano a presidente e segretario dell' Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale, un "atto di diffida e messa in mora" che accusa la Port Authority, ma che chiama direttamente in causa la Compagnia Unica dei lavoratori portuali, i camalli del porto di Genova, rimettendo in discussione, sottolineano i sindacati, l' organizzazione del lavoro nel porto di Genova. Secondo la lettera l' ente non avrebbe vigilato sulla Compagnia, permettendole dal 2013 ad oggi di chiedere annualmente integrazioni tariffarie ai terminalisti per il lavoro svolto, per un ammontare complessivo di 8 milioni di euro di cui le imprese si riservano di chiedere il risarcimento come danno subito. Per la Culmv si trattava appunto di integrazioni tariffarie conteggiate a fine anno dovute per l' avviamento al lavoro nei singoli terminal, per i terminalisti sono invece importi "funzionali al mantenimento del pareggio di bilancio" della Culmv, pagati oborto collo, anche se hanno sottoscritto accordi ogni anno. La lettera rischia di mettere in discussione anche l' ultima intesa, firmata a dicembre, con un' ultima integrazione tariffaria, parte di un progetto che ha permesso di dare il via al piano, lacrime e sangue, di risanamento della Culmv, sotto la vigilanza dell' Autorità di sistema. Inaccettabile per i sindacati, che ne chiedono il ritiro formale; un "attacco sopra le righe" per il presidente del porto Paolo Emilio Signorini; per i terminalisti è solo una lettera "informale", consegnata a mano e non inviata ufficialmente, che a dispetto dei contenuti e dei toni legali non comporta atti successivi, quindi non serve ritirarla. Ma "La lettera c' è, e va stracciata" sottolinea il console della Culmv Antonio Benvenuti, che dovrebbe avviare proprio ora i confronti con i singoli terminalisti per i contratti e lo stesso chiedono Filt- Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti Uil. Finito lo sciopero si vedrà da domani se sarà possibile trovare una mediazione per ricostituire la pace in banchina. (ANSA).



Corriere Marittimo

Genova, Voltri

Becce, Assiterminal: Culm, no all'approccio ideologico - Il riformismo non si fermi al varco portuale

Il presidente di Assiterminal, Luca Becce, è intervenuto sulla difficile situazione del porto di Genova, nelle ore in cui è in atto lo scontro tra i lavoratori portuali e i terminalisti di Confindustria, che ha portato allo sciopero di oggi. Un commento, quello di Becce, apparso sulla pagina facebook di Giovanni Lunardon, Consigliere Regione Liguria (PD). Un confronto in un botta e risposta: «Il lavoro come privilegio è un linguaggio da feudatari medievali» - ha scritto Lunardon - «Per fortuna la civiltà ha fatto decisivi passi avanti da allora anche grazie alle lotte come quella che faranno i portuali domani». Affermazione alla quale il presidente di Assiterminal ha risposto: «L'autoproduzione nei terminal esiste ed è prevista dalla 84/94. È fatta, dai lavoratori dei terminal, un comparto che ha la più alta percentuale di contrattazione di secondo livello, un comparto che da molti anni non conosce processi di riduzione e delocalizzazione, un comparto che ha il livello salariale più alto delle categorie industriali. Da combattere è la pretesa di autoproduzione degli armatori. Bisognerebbe sapere di cosa si parla. Ed evitare che il riformismo si fermi al varco portuale, come purtroppo continuo a vedere anche dal pd. Al di là della lettera - continua Luca Becce - sono anni che si pone il tema di un cambiamento e di una messa in sicurezza del Culmv. Sbattendo contro un muro ideologico che non consente di entrare nel merito dei problemi. Non esiste la volontà di uccidere la culmv. Esiste l'esigenza di sbloccare un processo di evoluzione che la renda in grado di essere autosufficiente economicamente e che ne consenta lo sviluppo delle professionalità in linea con l'evoluzione del lavoro portuale. Temi che si presterebbero ad una discussione vera e "riformista" se si uscisse da questa disputa pro o contro, fomentata da chi ha solo interesse allo status quo». La lettera doveva restare riservata «La lettera è un vero incidente di percorso, che doveva restare strettamente riservata in una, relazione informale tra **Adsp** e terminalisti. Per questo non è stata oggetto di invio. I terminalisti hanno sempre contestato con documentazione che le dazioni fossero conguagli di tariffa. E la lettera sviluppa e dettaglia quel concetto contestando all'**Adsp** di averlo lasciato usare per 9 anni alla Culmv. La lettera, infine, non fa scattare immediatamente la messa in mora, ma la minaccia se per la 9 volta gli impegni che la Culmv si è assunta davanti all'**Adsp** non fossero onorati». Patto del Lavoro «Tutto ciò in una relazione tra aziende e **Adsp** che non doveva essere, al momento, né pubblico né formalizzato. Su questo tema dell'organizzazione del lavoro del porto sarebbe utile una discussione reale e non strumentalizzata, tenuta al riparo dall'approccio prettamente ideologico di componenti interne alla compagnia, ai Cobas e purtroppo alla stesse OOSS che dietro la pretesa "difesa del modello Genova" impediscono una revisione del Patto del lavoro che vada verso la applicazione corretta della 84/94, senza con questo smembrare la Culmv etc etc. Sarebbe l'ora il pd accettasse di entrare nel merito e di capire tutto lo scenario, prima di schierarsi acriticamente. Come sempre le cose sono molto più complesse di quanto sembrano». Culmv «La questione Culmv è assai più complessa e non merita un approccio così ideologico. Sarebbe l'ora si aprisse una discussione vera e basata su fatti che risalgono al passaggio della Culmv da 21b a art. 17. Bisogna davvero smetterla tutti, dico tutti, di confrontarsi con un tema così complesso con tanta superficialità e faziosità. I padroni, come li chiami tu (che molto spesso sono solo amministratori di aziende che non hanno quote nelle stesse) sono 9 anni, 12 addirittura per le due principali, che si vedono chiedere ad aprile un contributo extra per consentire alla Culmv di chiudere in pareggio senza ricorrere alla ricapitalizzazione dei propri soci, che ne sono proprietari come in ogni cooperativa di produzione e lavoro. E lo fanno ricevendo 8 in cambio, ogni anno, da 9 anni, impegni scritti che sarebbe stato l'ultimo e che le ragioni





Corriere Marittimo

Genova, Voltri

dello sbilancio sarebbero state rimosse. Io non entro nel merito della lettera e della sua opportunità, sul fatto che qualcuno la abbia passata alla stampa si è già espressa Confindustria. Ma c'è un disagio reale in una categoria che ha livelli salariali davvero buoni, forti relazioni sindacali aziendali, sistemi di sicurezza con investimenti significativi. In Porto non si sta davvero male ha detto ieri la Prefetto di Genova. Durante la pandemia non si è raggiunto neanche il 10% di cig con integrazione salariale e anticipo di erogazione. E i cali di volumi e fatturato sono anche superiori al 20% in molti casi. Con tutto questo bisogna confrontarsi, PRima di scagliare anatemi. Spero che possa partire una discussione reale e approfondita».

Sciopero del porto di Genova, i lavoratori presidiano tutti i varchi. Prevista una protesta sotto Confindustria

Katia Bonchi E Fabio Canessa

Genova . E' cominciato alle 5.45 di stamani il presidio di tutti i varchi portuali in concomitanza con lo sciopero del porto di Genova, indetto da Filt Cgil, Fit Cisl e Uil trasporti dopo la lettera dei terminalisti . 'Per adesso presidieremo tutti i varchi del porto per fare in modo che tutti i terminal possano partecipare allo sciopero' spiega il delegato della Filt Cgil Luigi Cianci. 'La situazione è paradossale - aggiunge riassumendo i fatti delle ultime settimane - la narrazione che viene proposta è l' esistente di una lettera in cui sostanzialmente le imprese del porto dichiarano che i lavoratori hanno estorto accordi a loro danno tramite l' **autorità portuale** e ora di questa lettera si nega di fatto l' esistenza'. di 13 Galleria fotografica Sciopero porto di Genova Proprio la negazione da parte di Confindustria dell' esistenza di questa lettera per i lavoratori la considerano ' un' offesa all' intelligenza umana e ai lavoratori del porto '. Nel merito 'i contenuti mettono in discussione l' organizzazione del lavoro in porto e siccome noi sappiamo che in questi anni anche durante la pandemia le imprese hanno continuato a lavorare e a fare comunque i loro utili, quella lettera l' abbiamo ritenuta un' accusa infamante alla quale i lavoratori dovevano rispondere'. 'Gli accordi in porto rimangono - dice Gianluca Bugatto delegato Uiltrasporti - perché li abbiamo firmati ma il clima è cambiato visto che qualcuno ha pensato che si potessero rivedere e in assenza di una mediazione siamo stati costretti a scendere in piazza e bloccare il porto'. Al momento i lavoratori restano in presidio a ponte Etiopia e agli altri varchi mentre dalle 8 sotto Confindustria è previsto un presidio indetto dall' Usb del porto a cui alle 9.30 si dovrebbero aggiungere anche gli iscritti a Cgil, Cisl e Uil. Al presidio a ponte Etiopia partecipa anche una folta delegazione di metalmeccanici della Fiom. Fallita dunque la mediazione tentata nelle ultime ore. Lo sciopero nasce come risposta alla lettera consegnata a mano dal presidente dei terminalisti genovesi Beppe Costa al segretario generale dell' **Autorità di sistema portuale** di Genova, Savona e Vado ligure, in cui si diffida e mette in mora l' **Autorità portuale** per non avere vigilato sulle azioni della Culmv, comprese le richieste di adeguamenti tariffari erogate dalle aziende alla Compagnia dal 2013 ad oggi, circa 8 milioni che sono pronti a chiedere indietro come risarcimento danni. Da ricordare che proprio a gennaio i terminalisti hanno firmato l' ultimo accordo con la compagnia unica valido per l' anno in corso e nessuno poteva immaginare che nel giro di un mese quell' accordo potesse essere messo in discussione. ' Questo è uno sciopero per il rispetto - aveva detto ieri il segretario della Filt Cgil Enrico Poggi - dopo il fallimento dell' ultimo tentativo di mediazione nella riunione in **autorità portuale** - perché quella lettera non tocca solo la Culmv ma è sintomatica di un atteggiamento che mi fa pensare che i terminalisti firmano gli accordi e poi li disconoscano'. I sindacati hanno chiesto ai terminalisti di disconoscere formalmente quella lettera: 'Gli abbiamo chiesto di scrivere un documento formale di scuse disconoscendo quella lettera - spiega Poggi - e loro ci hanno risposto che visto che quella lettera per loro non ha alcun valore non c' è bisogno di disconoscerla'.



Confindustria ai portuali di Genova: "Il lavoro è un privilegio". E loro bloccano il porto

Sciopero sulle banchine, rotta la pace tra la Culmv e i terminalisti che replicano:

Una giornata di sciopero per il porto di Genova che ha segnato la rottura della pace sociale sulle banchine. Nessun corteo, ma blocco di tutti i varchi di accesso, dal bacino di Sampierdarena fino a Genova Prà, tolto a fine mattinata, con alcuni brevi stop al traffico in lungomare Canepa e un presidio sotto la sede di Confindustria Genova, firmataria della lettera che ha provocato la dichiarazione di sciopero dei sindacati che la definiscono "Una coltellata alla schiena di tutti i lavoratori. Un attacco che non si registrava da trent'anni nel porto di Genova". Non sono bastati l'incontro dal prefetto e il confronto presso l'**Autorità portuale** a disinnescare lo sciopero e per ora non si vede una soluzione allo scontro. Il nodo è appunto la lettera che i terminalisti di Confindustria hanno consegnato a mano a presidente e segretario dell'**Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale**, un "atto di diffida e messa in mora" che accusa la Port Authority, ma che chiama direttamente in causa la Compagnia Unica dei lavoratori portuali, i camalli del porto di Genova, rimettendo in discussione, sottolineano i sindacati, l'organizzazione del lavoro nel porto di Genova. Una lettera in cui si legge:

"Sono stati mantenuti tutti i patti e gli impegni, anche di carattere economico e finanziario, sottoscritti nel corso di questi anni con l'**Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale** e con la Culmv. Quanto ai supposti problemi di relazioni industriali all'interno dei singoli terminal, la Sezione ribadisce la piena disponibilità a un costante e costruttivo confronto con tutte le parti coinvolte. Nel corso dell'incontro organizzato questa mattina dall'**Autorità di Sistema portuale**, la Sezione Terminal Operators ha richiamato più volte le Organizzazioni Sindacali al senso di responsabilità, in un momento in cui una giornata di lavoro costituisce un privilegio". Secondo i terminalisti l'**Autorità** non avrebbe vigilato sulla Compagnia, permettendole dal 2013 ad oggi di chiedere annualmente integrazioni tariffarie ai terminalisti per il lavoro svolto, per un ammontare complessivo di 8 milioni di euro di cui le imprese si riservano di chiedere il risarcimento come danno subito. Per la Culmv si trattava appunto di integrazioni tariffarie conteggiate a fine anno dovute per l'avviamento al lavoro nei singoli terminal, per i terminalisti sono invece importi "funzionali al mantenimento del pareggio di bilancio" della Culmv, pagati oborto collo, anche se hanno sottoscritto accordi ogni anno. La lettera rischia di mettere in discussione anche l'ultima intesa, firmata a dicembre, con un'ultima integrazione tariffaria, parte di un progetto che ha permesso di dare il via al piano, lacrime e sangue, di risanamento della Culmv, sotto la vigilanza dell'**Autorità di sistema**. Inaccettabile per i sindacati, che ne chiedono il ritiro formale; un "attacco sopra le righe" per il presidente del porto Paolo Emilio Signorini; per i terminalisti è solo una lettera "informale", consegnata a mano e non inviata ufficialmente, che a dispetto dei contenuti e dei toni legali non comporta atti successivi, quindi non serve ritirarla. Ma "La lettera c'è, e va stracciata" sottolinea il console della Culmv Antonio Benvenuti, che dovrebbe avviare proprio ora i confronti con i singoli terminalisti per i contratti e lo stesso chiedono Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti Uil. Finito lo sciopero si vedrà da domani se sarà possibile trovare una mediazione per ricostituire la pace in banchina.



Sciopero porto di Genova, solidarietà dei portuali savonesi: "Siamo con voi" foto

"Troppo spesso i grandi gruppi armatoriali/terminalistici nella loro ricerca di fatturato provano a strumentalizzare lavoratori"

Genova. E' cominciato alle 5.45 di stamani il presidio di tutti i varchi portuali in concomitanza con lo sciopero del porto di Genova, indetto da Filt Cgil, Fit Cisl e Uil trasporti dopo la lettera dei terminalisti. Da Savona, arriva il pieno sostegno all' iniziativa da parte dei delegati della Culp (Compagnia Unica Lavoratori Portuali) "Pippo Rebagliati": "Come normale - scrivono in una nota - ad azione corrisponde reazione, i delegati e i lavoratori della Culp 'Pippo Rebagliati' sostengono con forza i lavoratori del porto di Genova, in particolar modo i compagni della Culmv 'Paride Batini' bersagli di un' azione tesa ad infangarne gli sforzi e l' immagine". Foto 3 di 3 "Gli equilibri portuali consolidati nel tempo dalle lotte dei lavoratori dipendenti dei Terminal e delle Compagnie Portuali - scrivono - sono un' eredità che non possiamo permettere venga messa in discussione in quanto motore dell' attuale occupazione portuale e perno per l' equo rapporto tra sviluppo del settore e della categoria nel porto di Genova-Savona. Pertanto a sostegno del modello porto Genova-Savona, dei suoi equilibri negli scali e per i lavoratori Portuali tutti, il giorno 5 marzo condivideremo l' azione di lotta dei portuali genovesi".

"Troppo spesso i grandi gruppi armatoriali/terminalistici nella loro ricerca di fatturato provano a strumentalizzare lavoratori e 'mezze verità' senza riconoscere che da quegli equilibri è costituito il primo ammortizzatore economico per le aziende durante i periodi di calo dei traffici e occupazionale a sostegno dei posti di lavoro dei dipendenti. All' arroganza economica dei grandi gruppi armatoriali/terminalistici opporremo la solidarietà tra lavoratori e la risposta collettiva ai tentativi di spezzare gli equilibri sociali nel più grande porto d' Italia. Con i lavoratori del Porto di Genova con Paride Batini" concludono. Nel frattempo a Genova è iniziato lo sciopero: "Per adesso presiederemo tutti i varchi del porto per fare in modo che tutti i terminal possano partecipare allo sciopero" spiega il delegato della Filt Cgil Luigi Cianci. "La situazione è paradossale - aggiunge riassumendo i fatti delle ultime settimane - la narrazione che viene proposta è l' esistente di una lettera in cui sostanzialmente le imprese del porto dichiarano che i lavoratori hanno estorto accordi a loro danno tramite l' autorità portuale e ora di questa lettera si nega di fatto l' esistenza". Proprio la negazione da parte di Confindustria dell' esistenza di questa lettera per i lavoratori la considerano "un' offesa all' intelligenza umana e ai lavoratori del porto". Nel merito "i contenuti mettono in discussione l' organizzazione del lavoro in porto e siccome noi sappiamo che in questi anni anche durante la pandemia le imprese hanno continuato a lavorare e a fare comunque i loro utili, quella lettera l' abbiamo ritenuta un' accusa infamante alla quale i lavoratori dovevano rispondere". "Gli accordi in porto rimangono - dice Gianluca Bugatto delegato Uiltrasporti - perché li abbiamo firmati ma il clima è cambiato visto che qualcuno ha pensato che si potessero rivedere e in assenza di una mediazione siamo stati costretti a scendere in piazza e bloccare il porto". Al momento i lavoratori restano in presidio a ponte Etiopia e agli altri varchi mentre dalle 8 sotto Confindustria è previsto un presidio indetto dall' Uil del porto a cui alle 9.30 si dovrebbero aggiungere anche gli iscritti a Cgil, Cisl e Uil. Al presidio a ponte Etiopia partecipa anche una folta delegazione di metalmeccanici della Fiom. Lo sciopero nasce come risposta alla lettera consegnata a mano dal presidente dei terminalisti genovesi Beppe Costa al segretario generale dell' Autorità di sistema portuale di Genova, Savona e Vado ligure, in cui si diffida e mette in mora l' Autorità portuale per non avere vigilato sulle azioni della



Culmv, comprese le richieste di adeguamenti tariffari erogate dalle aziende alla Compagnia dal 2013 ad oggi, circa 8 milioni che



Il Vostro Giornale

Genova, Voltri

sono pronti a chiedere indietro come risarcimento danni. Da ricordare che proprio a gennaio i terminalisti hanno firmato l'ultimo accordo con la compagnia unica valido per l'anno in corso e nessuno poteva immaginare che nel giro di un mese quell'accordo potesse essere messo in discussione. "Questo è uno sciopero per il rispetto - aveva detto ieri il segretario della Filt Cgil Enrico Poggi - dopo il fallimento dell'ultimo tentativo di mediazione nella riunione in **autorità portuale** - perché quella lettera non tocca solo la Culmv ma è sintomatica di un atteggiamento che mi fa pensare che i terminalisti firmano gli accordi e poi li disconoscano". I sindacati hanno chiesto ai terminalisti di disconoscere formalmente quella lettera: "Gli abbiamo chiesto di scrivere un documento formale di scuse disconoscendo quella lettera - spiega Poggi - e loro ci hanno risposto che visto che quella lettera per loro non ha alcun valore non c'è bisogno di disconoscerla". Per il coordinatore regionale della Fit Cisl Massimo Rossi da questa situazione "Si esce con una tavolo permanente in **autorità portuale** per avere una discussione continua e costante su cosa potrà essere il futuro del porto di Genova". Dalla Home PROSPETTIVE La Liguria potrebbe restare in zona gialla, ma preoccupano tutti gli indicatori (in aumento) Bollettino Covid, nuovo aumento dei contagi: crescono ospedalizzati e quarantene INTERVISTA Parla Annalisa: questo Festival strano, 10 anni di musica e nuovo disco DECISIONE Presunta violenza sessuale su minore disabile: arresti domiciliari per il 22enne ascoltato in Procura.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Sindacati campani solidali con i portuali di Genova

Nel giorno dello sciopero generale, i distaccamenti territoriali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti sottolineano l'importanza dei diritti dei lavoratori

«Con lo stesso spirito manifestato a Napoli il 13 marzo 2019, vogliamo esprimere ai lavoratori portuali e alle organizzazioni sindacali genovesi piena solidarietà e supporto del territorio campano, convinti che questo potrebbe rappresentare solo l' inizio di una disputa in difesa della dignità e dei diritti dei lavoratori dei porti italiani. I Portuali uniti non saranno mai sconfitti», in un comunicato congiunto le segreterie regionali della Campania di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti appoggiano lo sciopero in corso nel porto di Genova contro Confindustria, con il presidio stamattina di tutti i varchi portuali. «La vertenza aperta nel porto di Genova oggi trova una prima risposta», continuano le sigle sindacali. «Riteniamo gravi le convinzioni espresse da Confindustria Genova perché lesive dei diritti dei lavoratori ed in violazione del consolidato sistema di relazioni sindacali che, a questo punto, sarà necessario verificare nella sua tenuta per il futuro. Un attacco, quello di Confindustria, che non va classificato solo come un atto sporadico e limitato al territorio genovese, ma che deve essere rigettato sul nascere per impedire la sua propagazione sul mondo portuale italiano. Proprio l' aver scelto di lanciare questa offensiva nel porto tra i più importanti in Italia dà l' esatta misura della volontà di colpire tutta la portualità nazionale in una fase, tra l' altro, resa molto complessa dalla pandemia in atto e dalle sue conseguenze sull' economia».



Dall' alba il porto di Genova bloccato dallo sciopero dei camalli

Giuseppe Filetto

Dall' alba di oggi tutti i varchi del porto di Genova sono bloccati dallo sciopero dei portuali. Le banchine si sono "accese" dopo anni di pace sociale, in seguito ad una lettera firmata dai terminalisti e indirizzata al presidente dell' **Autorità Portuale**, Paolo Signorini, in cui si denuncia il "monopolio" dei camalli per quanto riguarda le attività sui moli. Un brutto clima secondo il console della Compagnia Unica, Antonio Benvenuti . Tanto che lo sciopero di 24 ore paralizza le attività di tutto lo scalo. I portuali oggi sono presenti con i blocchi davanti tutti i varchi. Lunghe code di camion e tir si sono già formate sia in città (Lungomare Canepa, Strada Guido Rossa e bretella autostradale di San Benigno), che sui tratti autostradali attorno al nodo di Genova.



Genova, i portuali contro i terminalisti: sciopero e presidio sotto Confindustria

Blocco ai varchi portuali di Genova, da ponte Etiopia a Genova Prà e presidio sotto la sede di Confindustria. E blocco della strada di grande scorrimento, lungomare Canepa, davanti al varco principale del bacino di Sampierdarena. Lo sciopero è stato dichiarato dai sindacati contro la lettera consegnata dai terminalisti genovesi al presidente dell' **Autorità portuale** del Mar ligure Occidentale che mette in mora l' **Adsp** per non aver vigilato sull' attività della Compagnia Unica che ha portato a richieste di integrazione tariffarie, erogate dal 2013 ad oggi, per 8 milioni. Lo sciopero, iniziato questa mattina, proseguirà per tutta la giornata. Per la Filt-Cgil la lettera consegnata al presidente dell' **Autorità portuale** e le parole dei terminalisti sono "una coltellata alla schiena del mondo del lavoro. "I terminalisti genovesi dicono che un giorno di lavoro è un privilegio? Ma un attacco così al mondo del lavoro non si registrava da 30 anni nel porto di Genova, dopo che negli anni si è costruito tanto con l' impegno di tutti - dice Enrico Poggi, segretario della Filt-Cgil di Genova -. Leggere le frasi dei terminalisti e sentirsi dire che praticamente disconoscono quanto fatto in tavoli ufficiali rimettendo in discussione tutto non lo possiamo accettare. E' una coltellata alla schiena di tutti i lavoratori e la risposta è chiara, perché abbiamo la solidarietà di tutti i lavoratori di Genova dalla logistica ai metalmeccanici agli autoferrotranvieri". Anche per José Nivoi, dell' Usb porto di Genova la lettera è "un ulteriore attacco al mondo del lavoro e alla Culmv per andare a demolire il modello **portuale** Genova".



Sciopero dei lavoratori del porto di Genova, tir fermi ai varchi portuali

di Redazione venerdì 05 marzo 2021 GENOVA - E' in atto lo sciopero di 24 ore dei lavoratori portuali di Genova. In lungomare Canepa si registrano già le prime code di tir fermi ai varchi portuali con i conseguenti problemi al traffico nella zone del ponente e di Sampierdarena. Nessun impegno scritto da parte di Confindustria a disconoscere la 'lettera della discordia', per questo lo sciopero del porto annunciato è stato confermato. Anche l' estremo tentativo portato avanti dall' **Autorità di sistema portuale** con sindacati e terminalisti non ha avuto gli effetti sperati, l' astensione non sarà revocata. I portuali hanno deciso di incrociare le braccia in segno di protesta contro la lettera che i terminalisti avevano inviato al presidente Signorini, annunciando la messa in mora dell' Authority e chiedendo indietro gli 8 milioni versati a beneficio della Culmv negli ultimi anni. Questo nonostante la firma, pochi giorni prima, sull' accordo quadro che di fatto chiudeva la partita mettendo in sicurezza i conti della Compagnia Unica. Ieri, di fronte al prefetto Perrotta, i sindacati avevano chiesto il disconoscimento della lettera , richiesta che i terminalisti hanno deciso di non accettare. Questa mattina il presidente del porto Signorini ha provato a spiegare che i contenuti della lettera dovevano ritenersi superati ma il suo appello è caduto nel vuoto. I sindacati, comunque, in segno di vicinanza alla città già duramente colpita dal caos autostrade, hanno deciso di rinunciare al tradizionale corteo e si limiteranno a picchetti presso i varchi portuali e un presidio sotto la sede di Confindustria Genova. Approfondimenti Porto La Spezia, Walter Cardaci nuovo general manager di Lsc A Liguria 2021 il sottosegretario Costa, il tema vaccini, il futuro del PD, le polemiche su porto e Festival Tensione in Porto, lo sciopero di venerdì potrebbe essere annullato Culmv-terminalisti, sciopero del porto verso la conferma Fallito l' ultimo tentativo di conciliazione, confermato lo sciopero del porto.



Non c'è pace per la Culmv, Psa-Sech chiede 1 milione di Euro

di Matteo Cantile venerdì 05 marzo 2021 GENOVA - Nella giornata dello sciopero dei portuali emerge un nuovo dettaglio nello scontro tra terminalisti e Compagnia Unica: il terminal Psa-Sech, la nuova entità che riunisce il terminal di Pra' e quello nel bacino del porto storico, contesta alla Culmv una serie di inadempimenti contrattuali per una somma che supera il milione di Euro. Le inadempienze, sostengono i vertici del terminal, sono maturate in base ai contratti regolarmente firmati: diversa la posizione della Compagnia Unica che, invece, ritiene di non dover pagare. Un ulteriore esborso di 1 milione di Euro potrebbe mettere in seria difficoltà la Culmv che recentemente è riuscita a chiudere il bilancio il pareggio dopo l' **Autorità di sistema portuale**. Fonti qualificate interne ai terminal confermano che è in corso un'interlocuzione con la Compagnia Unica per trovare una soluzione anche se il livello dello scontro sembra essere in ulteriore salita. Il console della Compagnia Benvenuti conferma: "La cifra è leggermente diversa ma è vero che stiamo discutendo. È però evidente - conclude il Console - che questo atteggiamento continua a essere ostile nei nostri confronti".

Approfondimenti Sciopero in porto, vertice in Prefettura per evitare il caos Tensione in Porto, lo sciopero di venerdì potrebbe essere annullato Culmv-terminalisti, sciopero del porto verso la conferma Fallito l'ultimo tentativo di conciliazione, confermato lo sciopero del porto Sciopero dei lavoratori del porto di Genova, tir fermi ai varchi portuali.

GENOVA (PrimoCanale) - Salute - Sport - Cinema - Spettacoli - Cronaca

HOME GENOVA SALUTE LA SPIGA IMPRESA SERVIZI ECONOMIA INCHIESTA PIÙ INCHIESTA NEWS

SCOPRI IL NOSTRO NUOVO SITO ONLINE

CRONACA

Contestate alle Compagnie "inadempimenti contrattuali"

Non c'è pace per la Culmv, Psa-Sech chiede 1 milione di Euro

di Matteo Cantile
venerdì 05 marzo 2021

GENOVA - Nella giornata dello sciopero dei portuali emerge un nuovo dettaglio nello scontro tra terminalisti e Compagnia Unica: il terminal Psa-Sech, la nuova entità che riunisce il terminal di Pra' e quello nel bacino del porto storico, contesta alla Culmv una serie di inadempimenti contrattuali per una somma che supera il milione di Euro. Le inadempienze, sostengono i vertici del terminal, sono maturate in base ai contratti regolarmente firmati: diversa la posizione della Compagnia Unica che, invece, ritiene di non dover pagare. Un ulteriore esborso di 1 milione di Euro potrebbe mettere in seria difficoltà la Culmv che recentemente è riuscita a chiudere il bilancio il pareggio dopo l' **Autorità di sistema portuale**. Fonti qualificate interne ai terminal confermano che è in corso un'interlocuzione con la Compagnia Unica per trovare una soluzione anche se il livello dello scontro sembra essere in ulteriore salita. Il console della Compagnia Benvenuti conferma: "La cifra è leggermente diversa ma è vero che stiamo discutendo. È però evidente - conclude il Console - che questo atteggiamento continua a essere ostile nei nostri confronti".

Approfondimenti

- Sciopero in porto, vertice in Prefettura per evitare il caos
- Tensione in Porto, lo sciopero di venerdì potrebbe essere annullato
- Culmv-terminalisti, sciopero del porto verso la conferma
- Fallito l'ultimo tentativo di conciliazione, confermato lo sciopero del porto
- Sciopero dei lavoratori del porto di Genova, tir fermi ai varchi portuali

Video

- Pra, vertice in prefettura a Genova per scongiurare lo sciopero
- Tensione in Porto, lo sciopero di venerdì potrebbe essere annullato
- Fallito l'ultimo tentativo di conciliazione, confermato lo sciopero del porto
- Sciopero porto, sciogrammo (In Cui) a Confindustria: "Il lavoro è un diritto"

Sciopero portuali a Genova, la delegazione e i lavoratori del porto di Savona: "Li sosteniamo con forza"

"All' arroganza economica dei grandi gruppi armatoriali/terminalistici opporremo la solidarietà tra Lavoratori e la risposta collettiva ai tentativi di spezzare gli equilibri sociali nel più grande porto d' Italia"

"Come normale, ad azione corrisponde reazione, i Delegati e i Lavoratori della CULP "Pippo Rebagliati" di **Savona** sostengono con forza i Lavoratori del **porto** di Genova, in particolar modo i compagni della CULMV "Paride Batini" bersagli di un' azione tesa ad infangarne gli sforzi e l' immagine". Queste le parole dei portuali savonesi nei confronti dei colleghi di Genova che dalle prime ore del mattino stanno scioperando presidiando tutti i varchi portuali. "Gli equilibri portuali consolidati nel tempo dalle lotte dei Lavoratori dipendenti dei Terminal e delle Compagnie Portuali, sono un' eredità che non possiamo permettere venga messa in discussione in quanto motore dell' attuale occupazione portuale e perno per l' equo rapporto tra sviluppo del settore e della categoria nel **porto** di Genova-**Savona**. Pertanto a sostegno del modello **porto** Genova-**Savona**, dei suoi equilibri negli scali e per i Lavoratori Portuali tutti, il giorno 5 marzo condivideremo l' azione di lotta dei Portuali Genovesi" proseguono. "Troppo spesso i grandi gruppi armatoriali/terminalistici nella loro ricerca di fatturato provano a strumentalizzare lavoratori e "mezze verità" senza riconoscere che da quegli equilibri è costituito il primo ammortizzatore economico per le aziende durante i periodi di calo dei traffici e occupazionale a sostegno dei posti di lavoro dei dipendenti. All' arroganza economica dei grandi gruppi armatoriali/terminalistici opporremo la solidarietà tra lavoratori e la risposta collettiva ai tentativi di spezzare gli equilibri sociali nel più grande **porto** d' Italia. Con i Lavoratori del **Porto** di Genova con Paride Batini" hanno concluso i Delegati della CULP "Pippo Rebagliati" di **Savona**.



Benvenuti (CULMV): Confindustria deve stracciare quella lettera. Esplode il caso PSA

Genova La lettera va stracciata. I terminalisti dicano che esiste ma non va più bene ha dichiarato all'agenzia Ansa Antonio Benvenuti, console della CULMV, a proposito della lettera consegnata dai terminalisti al presidente dell'Autorità di sistema portuale, anche se non protocollata, e che mette in mora l'ente proprio per non avere vigilato e controllato sull'operato della Compagnia. Il presidente di Confindustria Genova ha detto che non esiste, ma non ha rinnegato le posizioni scritte. La lettera c'è, è pesantissima, me la sono studiata e letta bene. Se non la stracciano non posso sedermi ai tavoli per fare gli accordi con i singoli terminalisti. Andiamo avanti con il nostro piano e non rinunciamo a prenderci i nostri impegni ma non possiamo andare a trattare con il cappio al collo dice Benvenuti. Siamo anche stufi di essere messi nel mezzo di una lite fra terminalisti. Non c'entriamo. Non vogliamo fare gli utili idioti. Gli utili idioti si arrabbiano e ti fermano il porto un giorno o l'altro aggiunge Benvenuti. Per la Culmv c'è un'altra partita in sospeso, da un milione di euro, con Psa Genova. Il terminal ci ha effettuato unilateralmente trattenute da quanto pagato nei mesi da settembre a gennaio, a titolo di penale commerciale. Una voce che non esiste nel regolamento dell'articolo 17 spiega Benvenuti Cifre che riguardano un salario che abbiamo già distribuito come Compagnia. Ma è una partita iniziata a settembre, che riguarda un solo terminalista. Non abbiamo voluta metterla sul tavolo ora.



Signorini: La lettera dei terminalisti è sopra le righe: sono stupito e deluso

Genova «Il chiarimento definitivo c'è stato in prefettura e spero di non doverci più tornare: per me la lettera non esiste. Perché se la lettera esistesse, allora ci sarebbero effetti giuridici che giocoforza cambierebbero i rapporti. Se invece non esiste, possiamo dire che ci saranno mutamenti nei rapporti negoziali che possono anche essere benefici. Ma un conto è sedersi con grinta al tavolo del negoziato, un altro è doversi sedere con le pregiudiziali date dalla lettera». Lo dice il presidente dei porti di Genova e Savona in una intervista al Secolo XIX che si definisce stupefatto, deluso e ferito Signorini sullo sciopero che oggi sta bloccando lo scalo aggiunge: «Pensavo si potesse chiudere questa fase conflittuale per continuare poi con quella negoziale. Purtroppo così non è stato, ma non ne farei una tragedia. Insomma: la lettera e lo sciopero sono sopra le righe. Adesso se prevale la volontà di attuare il piano, la chiudiamo lì. Se rimangono rigide le posizioni invece dovremo affrontarne le conseguenze». C'è un passaggio sulla sezione dei terminalisti di Confindustria che sembra quasi una previsione di scissione: «Si fanno tante congetture, ma non è il mio mestiere capire le loro dinamiche. Io ho sempre pensato che l'unità sia meglio della divisione, perché separati è più difficile raggiungere risultati. Io spero che siano capaci di aggregare le visioni, non di scinderle»



Becce replica a Lunardon (PD): Nessuno vuole uccidere la CULMV, ma basta con le chiusure ideologiche

Genova L'autoproduzione nei terminal esiste ed è prevista dalla 84/94. È fatta dai lavoratori dei terminal, un comparto che ha la più alta percentuale di contrattazione di secondo livello, un comparto che da molti anni non conosce processi di riduzione e delocalizzazione, un comparto che ha il livello salariale più alto delle categorie industriali. Lo scrive su Facebook il presidente di Assiterminal, Luca Becce, a proposito della protesta dei portuali genovesi. Becce risponde a un post dell'esponente ligure del PD, Giovanni Lunardon, a sostegno dei lavoratori. Da combattere scrive Becce è la pretesa di autoproduzione degli armatori. Bisognerebbe sapere di cosa si parla. Ed evitare che il riformismo si fermi al varco portuale, come purtroppo continuo a vedere anche dal Pd. Al di là della lettera, caro Giovanni, sono anni che si pone il tema, di un cambiamento e di una messa in sicurezza del Culmv. Sbattendo contro un muro ideologico che non consente di entrare nel merito dei problemi. Non esiste al volontà di uccidere la Culmv. Esiste l'esigenza di sbloccare un processo di evoluzione che la renda in grado di essere autosufficiente economicamente e che ne consenta lo sviluppo delle professionalità in linea con l'evoluzione del lavoro portuale. Temi che si presterebbero ad una discussione vera e riformista se si uscisse da questa disputa pro o contro, fomentata da chi ha solo interesse allo status quo. La lettera di Confindustria

La lettera è un vero incidente di percorso scrive Becce che doveva restare strettamente riservata in una relazione informale tra Adsp e terminalisti. Per questo non è stata oggetto di invio. I terminalisti hanno sempre contestato con documentazione che le dazioni fossero conguagli di tariffa. E la lettera sviluppa e dettaglia quel concetto contestando a Adsp di averlo lasciato usare per 9 anni alla Culmv. La lettera, infine, non fa scattare immediatamente la messa in mora, ma la minaccia se per la nona volta gli impegni che la Culmv si è assunta davanti a Adsp non fossero onorati. Conclude Becce: Tutto ciò in una relazione tra aziende e Adsp che non doveva essere al momento né pubblico né formalizzato. Su questo tema dell'organizzazione del lavoro del porto sarebbe utile una discussione reale e non strumentalizzata, tenuta al riparo dell'approccio prettamente ideologico di componenti interne alla compagnia, ai Cobas e purtroppo alle stesse organizzazioni sindacali che dietro la pretesa difesa del modello Genova impediscono una revisione del Patto del lavoro che vada verso la applicazione corretta della 84/94, senza con questo smembrare la Culmv etc etc. Sarebbe l'ora il Pd accettasse di entrare nel merito e di capire tutto lo scenario, prima di schierarsi acriticamente. Come sempre le cose sono molto più complesse di quanto sembrano.



Riapre Lungomare Canepa. Ai varchi del porto di Genova arriva anche il console della Culmv / Il video e le foto

Genova Continua il presidio dei portuali e dei camalli genovesi ai varchi dello scalo di Sampierdarena. Da questa mattina ci sono i picchetti dei lavoratori che non permettono l'ingresso allo scalo. Sotto la sede di Confindustria intanto si sono radunati questa mattina una trentina di portuali appartenenti all'Usb. Al presidio di Ponte Etiopia è arrivato anche il Console della Culmv Antonio Benvenuti. Il Comune intanto comunica che Lungomare Canepa è stato riaperto.



Genova, portuali in strada: occupato Lungomare Canepa. Presidio sotto Confindustria

Genova Scende in piazza la protesta dei lavoratori portuali a Genova. Questa mattina l'annunciato presidio si è trasformato in blocco stradale: lungomare Canepa è stato occupato in entrambe le direzioni. E' previsto anche un presidio sotto la sede di Confindustria, dopo il comunicato diffuso ieri che ha irritato (e parecchio) le organizzazioni sindacali. Sotto la sede degli industriali nel centro di Genova si sono dati appuntamento da questa mattina circa una trentina di portuali appartenenti all'Usb. La sede è presidiata dalla polizia.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, torna la protesta dei portuali. Varchi bloccati e presidio in centro città / VIDEO

Lo sciopero è stato dichiarato dai sindacati contro la lettera consegnata dai terminalisti genovesi al presidente dell' Autorità portuale del Mar ligure Occidentale che mette in mora l' Adsp per non aver vigilato sull' attività della Compagnia Unica che ha portato a richieste di integrazione tariffarie, erogate dal 2013 ad oggi, per 8

Genova - Blocco ai varchi portuali di **Genova**, da ponte Etiopia a **Genova** Prà e presidio sotto la sede di Confindustria. E blocco della strada di grande scorrimento, lungomare Canepa, davanti al varco principale del bacino di Sampierdarena. Lo sciopero è stato dichiarato dai sindacati contro la lettera consegnata dai terminalisti genovesi al presidente dell' Autorità portuale del Mar ligure Occidentale che mette in mora l' Adsp per non aver vigilato sull' attività della Compagnia Unica che ha portato a richieste di integrazione tariffarie, erogate dal 2013 ad oggi, per 8 milioni. Sciopero dei portuali: Presidio in Lungomare Canepa Lo sciopero, iniziato questa mattina, proseguirà per tutta la giornata. Per la Filt-Cgil la lettera consegnata al presidente dell' Autorità portuale e le parole dei terminalisti sono "una coltellata alla schiena del mondo del lavoro. I terminalisti genovesi dicono che un giorno di lavoro è un privilegio? Ma un attacco così al mondo del lavoro non si registrava da 30 anni nel **porto** di **Genova**, dopo che negli anni si è costruito tanto con l' impegno di tutti - dice Enrico Poggi, segretario della Filt-Cgil di **Genova** -. Leggere le frasi dei terminalisti e sentirsi dire che praticamente disconoscono quanto fatto in tavoli ufficiali rimettendo in discussione tutto non lo possiamo accettare. È una coltellata alla schiena di tutti i lavoratori e la risposta è chiara, perché abbiamo la solidarietà di tutti i lavoratori di **Genova** dalla logistica ai metalmeccanici agli autoferrotranvieri". Sciopero dei portuali: Presidio in Lungomare Canepa Lo sciopero di oggi di 24 ore del **porto**, innescato dalla lettera consegnata dai terminalisti al presidente dell' Autorità di sistema portuale che di fatto tocca la Compagnia unica dei lavoratori portuali, procede con il blocco di tutti i varchi portuali e il presidio davanti a Confindustria **Genova**. "Abbiamo chiesto il disconoscimento della lettera e un nuovo protocollo di relazioni industriali, i terminalisti ci hanno rifiutato ogni proposta di compromesso - sottolinea Roberto Gulli, segretario della Uiltrasporti Uil -. Siamo pronti a fare i presi ad oltranza". Rincarare la dose Mauro Scognamillo della Fit-Cisl: "È un vero e proprio attacco, gratuito e inaspettato, che non capiamo, a quella che è stata la pace sociale sulle banchine che ha portato il **porto** di **Genova** ad essere un modello copiato in Italia". Anche per José Nivoi, dell' Usb **porto** di **Genova** la lettera è "un ulteriore attacco al mondo del lavoro e alla Culmv per andare a demolire il modello portuale **Genova**".



Bollettino Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Medway potenza Adriatico e Tirreno

La nuova presidenza del porto di Napoli vuole prima avviare un confronto tra enti locali, lavoratori e cittadini. Tra turismo e commercio, il cantiere ultraventennale non trova soluzione. Mario Calabrese nel Comitato di gestione

La crescita della società prosegue anche sul fronte del personale che oggi, con l'assunzione dei 17 neodiplomati, ha raggiunto le 80 unità. La Scuola Nazionale Trasporti e Logistica è l'unico ente di formazione in Liguria, e tra i pochi in Italia, ad avere il riconoscimento dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, potendosi così formare in modo certificato le operazioni di preparazione, verifica, manovra e conduzione dei treni, per un totale di mille ore di lezione negli ultimi 15 mesi. Il corso è continuato a distanza durante i lockdown. È finanziato dalla Regione Liguria attraverso il Fondo sociale europeo. In vista dell'inizio del corso, Medway Italia ha siglato un accordo di impegno all'assunzione pari ad almeno il 60 per cento di quelli che avrebbero superato il corso. Considerando che i diplomati di quest'anno sono stati in 17, in questo caso l'assunzione è stata totale. Come riferisce Federico Pittaluga, amministratore delegato di Medway, l'azienda ferroviaria prevede quest'anno di operare circa 5 mila treni, trasportando circa 250 mila TEU e percorrendo oltre 1,5 milioni di chilometri su rotaia. «Il gruppo MSC afferma - ha deciso di imprimere una spinta ancora più forte agli investimenti ferroviari. Un contenitore trasportato a mezzo ferrovia consuma il 70 per cento in meno di anidride carbonica rispetto al trasporto su gomma e beneficia di un mix elettrico nazionale che impiega sempre più spesso fonti sostenibili». Grazie alla prossima tratta Pordenone-Genova-La Spezia, i treni di Medway e di Medlog, l'operatore multimodale del gruppo MSC, salgono ad oltre 150 alla settimana, collegando i porti di Genova, La Spezia, Livorno, Ravenna e Trieste tramite otto centri intermodali, quelli di Rivalta Scrivia, Milano, Brescia, Verona, Padova, Pordenone, Marzaglia-Rubiera e Bologna. «Siamo in grado di coprire l'intera Pianura Padana conclude Pittaluga - un beneficio notevole per i porti liguri, se consideriamo la situazione critica in cui versano le autostrade della regione». Genova. Medway Italia lancerà dal 15 marzo un nuovo collegamento giornaliero tra l'interporto di Pordenone e i porti di Genova e la Spezia. Lo annuncia l'amministratore delegato Federico Pittaluga in occasione del ritiro della terza locomotiva Bombardier nello stabilimento di Vado Ligure. Inoltre, l'azienda del gruppo MSC ha contestualmente assunto 17 giovani diplomati che hanno concluso il corso di Tecnico Ferroviario Polifunzionale organizzato dalla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica di La Spezia. Dopo l'entrata in servizio di due nuove locomotive a gennaio (su un totale di sei macchine ordinate a Bombardier per un investimento complessivo di 18 milioni di euro) Medway impiegherà la nuova motrice - battezzata, come da tradizione, con il nome della figlia di un dipendente della società, in questo caso Sophia - sempre nel mercato italiano.



Sos alla politica e trattative per rateizzare

Sono circa 170 tra Golfo, Cinque Terre e Riviera i concessionari esposti alla stangata. Rete imprese scende in campo per aiutarli

LA SPEZIA Navigazione a vista sulla querelle dell'innalzamento della soglia minima dei canoni demaniali introdotto dal Decreto Agosto (comma 4 dell'articolo 100) del Governo Conte. Da una parte pende la Spada di Damocle dall'altra la politica cerca di correre ai ripari per spezzarla. Intanto si tratta. «Nei giorni scorsi abbiamo incontrato in videoconferenza il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, coadiuvato dal responsabile del Demanio, Luca Perfetti, per rappresentare all'Ente la difficoltà delle tante piccole imprese che operano sul demanio marittimo per trovare soluzioni meno gravose, in termini economici, in questo già arduo momento» dice Giuliana Vatteroni, presidente di turno (semestrale) di 'Rete delle imprese La Spezia', il coordinamento di Cna, Confartigianato, Confcommercio e Confesercenti. **Incidenza reale del balzello?** «Si tratta di un aggravio economico che per alcuni è di almeno cinque volte superiore alla spesa corrente e diventa incongruo per le piccole imprese che occupano spesso pochi metri quadrati o magari un posto barca solo per alcuni mesi». Magari c'è chi, prima, ha goduto troppo... «Di certo siamo di fronte ad un aumento sproporzionato e ingiustificabile in un momento in cui tutti gli sforzi delle associazioni sono rivolte a chiedere semmai l'esatto contrario, ovvero ristori e risorse aggiuntive, per superare questa critica fase economica dettata dalla pandemia che, purtroppo, non accenna a risolversi nel breve periodo». Che fare? «In attesa che il legislatore faccia la sua parte e accolga le richieste avanzate a livello nazionale e risponda velocemente alle interrogazioni - come quella presentata dall'onorevole Manuela Gagliardi - le associazioni riunite in 'Rete delle Imprese La Spezia', hanno chiesto che si possa, perlomeno, venire incontro alle difficoltà oggettive permettendo la rateizzazione del canone e il posticipo della prima rata». Risultato? «La richiesta ha trovato un positivo riscontro da parte del presidente Sommariva che ha convenuto sulla delicatezza del momento e sulla necessità di trovare una strada che vada incontro alle imprese, pur dovendo applicare una norma dello Stato. A spaventarci sono ora le azioni dei Comuni: per ora sono fermi. Ma c'è un altro centinaio di concessionari esposti alla stangata» Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Dopo la disdetta delle concessioni

Pescatori, l'opzione associativa per superare il diktat ai singoli

La Confcooperative a sostegno della categoria trova ascolto e disponibilità da Authority e Capitaneria

LA SPEZIA Si alzano alle 4 di mattina e rientrano a casa alle 10 di sera.

Sei ore di riposo e via, di nuovo in mare. Una vita dura quella dei pescatori professionisti che praticano lo strascico, esposti agli umori del tempo, all'incognita della 'presa' delle reti e alle insidie: avarie e incocci indesiderati. Per sbarcare il lunario arrancano. I giorni di fermo-pesca biologico sono graditi per rinsaldare i legami familiari ma al tempo costituiscono un vincolo che pesa sul portafogli e costringe all'austerità domestica, perché al tempo stesso ci sono le barche da mantenere. Ora è arrivata anche la stangata: il pagamento della concessione demaniale, balzata a 2500 euro, in luogo dei 360 pagati l'anno scorso. Così è successo per gli armatori di una ventina di barche 'sparse' fra il molo Italia e alla passeggiata Revel. Stessa storia per i pescatori (attivi con le reti da posa), all'ormeggio di Cadimare. Impossibile pagare. Tutti hanno disdetto la concessione, sperando in un cambio di rotta legislativo. Li sta assistendo Confcooperative. «Abbiamo trovato molta comprensione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale e nella Capitaneria di Porto con le quali abbiamo avviato il confronto nel tentativo di risolvere la situazione» dice la coordinatrice spezzina Anna Vivaldi, vicepresidente regionale. «Confcooperative ci sta rassicurando. Le azioni intraprese sono promettenti. Speriamo» dice Francesco Pindaro, pescatore di Cadimare, dopo due mesi di sosta forzata per la lesione di un tendine della spalla a causa degli sforzi professionali. Se la norma non sarà cancellata, una soluzione potrebbe essere quella di dare vita ad un'associazione di pescatori con la prospettiva di spalmare il pagamento dei canoni praticabili su fette di molo con più unità all'ormeggio. C.R.



Demanio, canoni beffa per i 'piccoli'

La stangata innescata dal decreto 'Agosto' del Governo Conte Innalzata la soglia minima del pagamento annuale del balzello

LA SPEZIA La stangata è stata innescata dal decreto Agosto del Governo-Conte nella cornice dei buoni propositi per aiutare le imprese. Per quelle piccole, titolari di micro-concessioni demaniali lungo la fascia costiera, la norma introdotta non ha solo il sapore della beffa ma anche del potenziale colpo di grazia alle attività, là dove gli incassi in tempo di Covid si sono ridotti al lumicino. Dal primo gennaio il canone demaniale minimo è infatti passato a 2500 euro. Una mazzata per chi, prima, ne pagava molto meno, da una base di 350 euro in su, fino a 1500 in base all' ampiezza dell' area fruita in termini di specchio acqueo o di terraferma, in adiacenza al mare, dai pescatori ai singoli diportisti, dai titolari di chioschi o bar in fregio alle calate ai gestori di attività di supporto alla nautica. Chiamati a dare corso alle imposizioni ci sono l' **Autorità di Sistema** del Mar Ligure Orientale (nella dada interna) e tutti i comuni costieri (dal golfo alle 5 Terre, con allungamenti sul litorale confinante con la Toscana ad est, e alla riviera fino a Deiva Marina ad ovest).

L' **Adsp** si è già mossa per passare all' incasso. Un atto dovuto, seppur nella consapevolezza, in molti casi, di mettere in affanno, se non in crisi le attività. Settanta le lettere di sollecitazione al pagamento inoltrate, nel rispetto delle procedure. C' è chi non ha battuto ciglio: «Stringiamo i denti ma adempiamo all' obbligo di legge, confidando nella ripresa» dice Ivano Pedretti titolare del bar 'Il piccolo faro' sulla passeggiata Morin. C' è chi, invece, vede nell' imposizione una pretesa insostenibile, capace di mettere ko l' impresa. E', ad esempio, Roberto Zorzi, titolare del pub «Il Goto» delle Grazie: «Dopo un 2020 complesso e di fronte ad un futuro incerto a causa del Covid-19 proprio non ci voleva questo balzello: per la concessione in calata pagavo prima 1400 euro, ora la pretesa è di 2500. Non ce la faccio, rischio di questo passo di chiudere tutto. Spero in un cambio di rotta. Per ora ho chiesto all' ente di via del Molo la possibilità di pagare a rate. C' è disponibilità...». Analoga richiesta è stata formalizzata dalla società mista (pubblico-privata, partecipata dal Comune) 'Porto Venere Servizi Portuali Turistici' in relazione all' uso delle gru per l' alaggio e varo dei natanti al Fezzano e alle Grazie. «Già prima il servizio, offerto al territorio, si svolgeva in perdita, soprattutto al Fezzano, dove era stata la stessa Authority costringerci ad effettuare la gestione del mezzo. Sarà ora sempre più dura, in un quadro già difficile, per il quale i dipendenti sono in cassa integrazione a rotazione» dice Annalisa Baracco, consigliere della Srl. Il siluro si abbatte anche sulle concessioni a Cadimare e a Vernazza della società 'Nord Est snc' di Vincenzo Basso e Cesare Scattina, armatori di due barche da charter, di 9,90 e 7,50 metri. «Fino all' anno scorso pagavamo 900 e 450 euro. Ora vata la lettera dell' **Adsp**. All' **Adsp** abbiamo chiesto la rateizzazione. Per Vernazza la concessione è sempre stata stagionale. Vedremo... certo che la forbice tra i pagamenti pregressi e quelli prospettati dal decreto Agosto è davvero insostenibile per una piccola realtà come la nostra», dice Vincenzo Basso. Nel mirino anche ristoranti con affacci sul mare, come 'Il Centro' di Cadimare: «Dopo una stagione da dimenticare e prospettive pesanti, l' innalzamento del canone a 2500 euro, da parte del governo, è una mazzata. Nulla da eccepe all' Authority: sta facendo la sua parte». Esposte alla stangata anche associazioni titolari di concessioni demaniali funzionali all' esercizio dell' attività sportiva, come la borgata marinara delle Grazie che tiene alta la bandiera





La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

rosso-bianca al Palio del golfo. «Per ora non è arrivato nulla, certo è che un' imposizione di 2500 euro sarebbe micidiale per la nostra attività che si regge sul volontariato...» rileva Emanuele Bianchi. Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Le Grazie, restyling dell' Authority alle calate

Gli interventi in corso e in divenire tra manutenzione e messa in sicurezza delle banchine, dalla pineta fino all' ingresso del Varignano

LE GRAZIE Lavori in essere e in divenire alle Grazie lungo la linea di costa che si allunga dalla pineta fino alla punta del Varignano, là dove l' ente titolare del Demanio è l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Ligure Orientale. E' stata questa a mettere mano al portafogli per dare corso ad una serie di interventi di manutenzione e messa in sicurezza. Alcuni sono già iniziati. Altri sono prossimi all' inizio. Quelli ad aver spiccato il volo riguardano il pontile dei vaporetto nel centro storico di Ria i e la banchina Braccini che, dalla rotonda antistante il Santuario di Nostra Signora delle Grazie, si allunga verso il Varignano terminando una cinquantina di metri prima dell' ex caserma della Guardia di Finanza (ora utilizzata, nella bella stagione, come foresteria per le Fiamme Gialle). Quella è una banchina a sbalzo, corredata di bitte e attrezzata per l' ormeggio (potenziale) di barche da diporto. Ma, dalla sua realizzazione, avvenuta sette anni fa, sulla base di un progetto che ne prevedeva l' uso nautico-diportistico, non è mai stata data in concessione con l' effetto indotto di essere fruita, durante l' estate, mo' di solarium in continuità con la spiaggia e il ritorno alla balneazione dello specchio acqueo antistante. I lavori consistono nel trattamento anticorrosione degli acciai della struttura portante e della manutenzione dei legni che la ricoprono, con ottimizzazione del loro ancoraggio alla stessa. L' appalto complessivo dei lavori è di 137mila euro. E' stato assegnato alla ditta Elma, previa consultazione, su piattaforma telematica, di tre operatori economici. Lavori funzionali al 'recupero' all' uso originario della banchina per l' ormeggio delle barche da diporto? La domanda è aperta. La risposta dal fronte dell' Authority: «Si tratta di lavori di manutenzione ordinaria programmata». Gli altri interventi in programma interesseranno, nei prossimi giorni, la banchina del porto antico di Ria e la scogliera che si distende dalla fine della banchina Braccini fino all' altezza del pontile posto perpendicolarmente al complesso edilizio della Finanza). La necessità è maturata a fronte dell' effetto erosivo del mare. In questo caso l' importo dei lavori è di 134mila euro. I lavori sono stati assegnati alla ditta Altea (anche in questo caso previa consultazione di altri operatori attraverso piattaforma informatica). In programma ci sono opere di messa in sicurezza, sul fronte della scogliera e della passeggiata adiacente, con realizzazione di «sottofondazioni» alla stessa. Lo stesso dicasi nel porto antico delle barche d' epoca - questo in concessione alla società Porto Venere Servizi Portuali turistici - con corredo di interventi sulla pavimentazione ammalorata. Corrado Ricci.



Citta della Spezia

La Spezia

Una tesi con cinque proposte per il recupero del waterfront urbano

La 22enne spezzina Melissa Hoxha si è laureata pochi giorni fa a Firenze grazie a un lavoro su uno dei grandi temi della sua città: l' assenza di punti di accesso al mare.

La Spezia - Il progetto di Josè Maria Tomas Llavador per il waterfront spezzino è ormai poco più di un ricordo. A quattordici anni dalla presentazione in pompa magna a Porto Lotti di quelle tavole è rimasto poco. Gli interramenti di Viale Italia sono suggestioni molte volte tirate fuori dal cassetto e altrettante rimesse al loro posto a causa dei costi eccessivi. La permeabilità della linea di costa con isole e pontili di fronte al tessuto urbano è destinata a rimanere sulla carta e anche sui volumi previsti su Calata Paita regna l' incertezza. L' unica struttura che sembra destinata a vedere la luce nel breve periodo è il molo crociere, sul quale sorgerà la stazione marittima che sarà realizzata e gestita da Costa Crociere, Msc Cruises e Royal Caribbean. Nel 2007, quando la proposta dell' archistar spagnola arrivò in riva al golfo, Melissa Hoxha aveva 8 anni. Oggi ne ha 22 e nel frattempo poco o niente è cambiato per quel che riguarda il fronte a mare cittadino. Un' inerzia che ha spinto la giovane spezzina a pensare alle soluzioni per quello che è forse il problema più evidente della città, ovvero l' assenza di punti di accesso e connessione con il mare, in occasione della stesura della tesi di laurea al termine del percorso triennale svolto a Firenze in Pianificazione del territorio, della città e del paesaggio (clicca qui per visualizzare la presentazione). La discussione è avvenuta l' 11 febbraio scorso ed è valsa a Melissa, ex studente dell' indirizzo Scienze applicate del Liceo scientifico - tecnologico Capellini, il massimo del punteggio ottenibile, arrivando così a un totale di 108/110. "Dopo tre anni di analisi territoriali su Firenze o su altre aree della Toscana - spiega Melissa a CDS - volevo lavorare su una tesi che sentissi più mia e così ho volto lo sguardo sulle aree critiche della mia città, focalizzando l' attenzione su elementi come il fronte a mare e l' arsenale. Sono dovuta andare nel dettaglio, studiare la storia della città e le tappe del suo sviluppo. Ho così scoperto che La Spezia è considerata una città di mare, ma non dagli spezzini, e che non se ne sfrutta il potenziale". La lente della giovane studentessa si è portata sulla costa spezzina, da Cadimare a Muggiano, con lo scopo di facilitare la riconnessione della città al proprio fronte mare attraverso una serie di proposte e suggestioni progettuali per riconfigurare le aree portuali in porte di accesso per le città, raggiungere un maggiore dialogo tra le istituzioni pubbliche competenti, inserire nuove aree accessibili e fruibili a tutti, puntare sullo sviluppo del turismo per una maggiore crescita economica. Melissa ha così individuato cinque aree esemplificative della costa spezzina: Marola, Viale Amendola, Calata Paita, Terminal Ravano e Ruffino. Situazioni critiche in cui il rapporto con il mare è in qualche modo impedito, rallentato o reso di fatto impraticabile dalla presenza di attività economico e produttive. Punti sui quali innestare linee guida strategico-progettuali attraverso un approccio di tipo prestazionale, anziché formale. Se a Marola si auspica la retrocessione di aree fruibili da parte degli abitanti del borgo, in Viale Amendola, lungo il muro dell' arsenale si guarda alla presenza del Museo tecnico navale come leva per sperare in un accrescimento degli spazi accessibili. Presso Calata Paita risulta fondamentale distinguere le aree accessibili attraverso l' inserimento di nuove connessioni pubbliche tra la costa e la città, mentre per i quartieri del Levante, soffocati dal perimetro portuale la richiesta è quella di prevedere nuovi servizi per un' area multifunzionale e la risagomatura della fascia di rispetto per raggiungere una distanza minima di dieci metri tra l' area residenziale e il porto. "Proposte progettuali volte alla riqualificazione e alla rigenerazione urbana - sottolinea Melissa - vengono



riproposte in tutte le aree individuate. A Ruffino, per esempio, per controbilanciare la "muraglia" di cantieri navali che,



Città della Spezia

La Spezia

per motivi di sicurezza ed efficienza, precludono l' accesso al mare agli abitanti si avanza la proposta, in determinati periodi dell' anno in occasione di eventi, feste, sagre, l' apertura di percorsi protetti trasversali in modo da riuscire a far convivere diverse esigenze e funzioni della città e del porto". Un' iniziativa, quella della 22enne spezzina, che condensa in una tesi i desideri e le speranze espressi a più riprese dai rappresentanti della città e dalla comunità, da Ponente a Levante. D' altronde Melissa ha vissuto queste tematiche in prima persona in tempi non sospetti. "Quando ero alle superiori e mi affacciavo dal punto più alto dell' edificio scolastico, a pochi metri dal porto, era comunque impossibile vedere il mare o che cosa accadesse al di là di Viale San Bartolomeo: i container ingombravano tutto lo spazio visivo". E a dimostrare l' interesse delle nuove generazioni per l' orizzonte marino c' è anche il successo che le tavole e le proposte di Melissa hanno avuto tra i suoi amici, tra i primi e più appassionati lettori della tesi. Tra loro uno dei giovani fondatori di Spezia Dinamika, che ha dimostrato interesse per il lavoro. "Non conoscevo molte delle cose che ho imparato durante la preparazione della tesi e sono molto contenta di aver appreso tanto della mia città, anche se a causa del Covid non ho potuto effettuare tutti i sopralluoghi che avrei voluto. Il risultato mi soddisfa molto, per questo, oltre al relatore Carlo Pisano e al correlatore Matteo Scamporrino, ringrazio l' ingegner Davide Vetrata dell' **Autorità di sistema portuale** e l' architetto Daniele Virgilio del Comune per il sostegno ricevuto nel reperimento del materiale. La tesi dovrebbe finire per essere pubblicata dall' Università di Firenze e chissà che tra un paio d' anni, per la discussione della laurea magistrale in Pianificazione e progettazione della città e del territorio, non decida di approfondire il lavoro su alcune aree maggiormente critiche tra quelle individuate". Venerdì 5 marzo 2021 alle 09:28:26 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

Trasportounito incontra l'Authority di La Spezia

GENOVA Pieno sostegno al nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva dice una nota di Trasportounito con un impegno alla massima collaborazione sulle tematiche di carattere operativo e di servizio in cui l'autotrasporto è coinvolto a livello industriale. Parallela richiesta di coinvolgimento nelle scelte che saranno compiute per lo sviluppo e il rilancio del porto. Una delegazione di Trasportounito, guidata dal coordinatore Giuseppe Tagnochetti si è incontrata con il presidente dell'**AdSP**, Mario Sommariva, con il quale sono stati approfonditi elementi centrali per la funzionalità e produttività delle imprese di trasporto e quindi dello scalo, quali la gestione dei flussi di traffico su strada, l'organizzazione delle aree di sosta, la riprogrammazione di servizi di utilità generale e di security per gli operatori del trasporto, il rilancio del truck village. Al presidente sono state in particolare anticipate alcune idee progetto per un reale coinvolgimento dell'autotrasporto nel campo della digitalizzazione, orientate alla standardizzazione e razionalizzazione delle procedure documentali, allo snellimento delle

operazioni di gate in-out e alla tracciabilità del ciclo camionistico nello scalo del levante ligure. Trasportounito ha inoltre chiesto informazioni e valutato con il presidente anche le grandi tematiche che condizionano il futuro del porto, focalizzando l'attenzione su: Un cronoprogramma vero e credibile che definisca i tempi di realizzazione delle nuove opere del porto, inclusi i dragaggi, in forte ritardo e il tema delle infrastrutture logistiche con particolare attenzione per quelle che incidono sull'operatività dell'autotrasporto; il rafforzamento dell'area retroportuale di Santo Stefano, nella cornice della ZLS anche attraverso l'individuazione di una regia forte per l'intera operazione; un chiarimento sui rapporti fra il principale terminalista Contship e il principale cliente MSC. Le voci di possibili cambi di proprietà del terminal si rincorrono e il rischio che La Spezia resti strangolato fra Genova (con grandi e ambiziosi piani di sviluppo) e Livorno (intenzionato a rilanciare con forza il progetto della darsena Europa) è oggi particolarmente alto.



Ora l'erosione presenta il conto Stagione in forse su 2,5 km di costa

Prima riunione operativa del tavolo regionale sull'emergenza del litorale apuano: condiviso un documento Comuni, Provincia e balneari illustrano le criticità, indicano le soluzioni e chiedono risposte rapide

di Francesco Sclaro MASSA «Per 2,5 chilometri di costa esiste il rischio di non poter aprire le attività di stabilimento balneare per la stagione 2021». E' un documento che mette subito in chiaro la vera emergenza del litorale apuano: lo hanno condiviso i Comuni di Massa, Montignoso, Forte dei Marmi e la Provincia, assieme a Confesercenti Toscana Fiba, Cna Toscana Balneari, Consorzio Balneari e Compagnia del Mare e lo hanno sottoposto alla Regione Toscana durante il primo incontro tecnico per la pianificazione degli interventi contro l'erosione che sta devastando le spiagge a sud del **porto di Marina di Carrara**. Un documento che non fa tanti giri di parole: mette in chiaro l'emergenza e chiede risposte, così da non far naufragare nel mare della burocrazia le buone intenzioni e una valanga di milioni di euro. L'emergenza è lampante, riguarda essenzialmente Massa. «Da settembre 2019 la situazione è precipitata», incalza il documento che chiede un ripascimento immediato. E le opere fatte fino a oggi? Una sonora bocciatura: «Non si sono mai conclusi con opere di ripascimento opportune». L'analisi è estremamente tecnica e passa in rassegna bagno per bagno le situazioni, dividendole per zone di gravità e necessità di sabbia: il totale è di oltre 200mila metri cubi. Basta pensare che il progetto già approvato e parzialmente realizzato di Ronchi Poveromo ne prevede 100mila con un costo di 2,5 milioni di euro circa. Il bagno messo peggio è il Marchini, dove servirebbero oltre 16mila metri cubi di sabbia. Ancora sui 15mila metri cubi per i bagni Maurizio, Mauro, Milano e Giulia. Poi si torna alle celle di Ronchi e Poveromo per raggiungere oltre 200mila. Ed è solo l'emergenza. La richiesta è quella di far ripartire al più presto il cantiere di Ronchi Poveromo per non creare altre emergenze ma anche di rivedere la manutenzione dei pennelli a Ronchi, realizzati nel 2012 ma ormai inutili se non addirittura controproducenti. Il documento individua altri interventi essenziali nell'immediato fra i quali il progetto dal Frigido al Lavello, fermo dal 2007 per il Sin/Sir con ingenti somme già stanziare. Poter utilizzare le sabbie del Magra, a oggi escluse per differenti valutazioni di compatibilità nei parametri di Arpat e Arpal (in Liguria si possono usare i sedimenti del Magra, naturale elemento di ripascimento della costa apuana, e non in Toscana). Poi difesa della sabbia con nuove opere da valutare al tavolo di confronto, in maniera condivisa. L'affondo al **porto di Carrara**, «elemento del disastro di un territorio» a causa del quale ci sono «un lungomare inesistente e spiagge retrate a zone private. Siamo terrorizzati al pensiero di possibili ampliamenti, poco giustificati, per i rischi che si correrebbero contro la sostenibilità della costa, già molto compromessa, andando a preoccupare anche territori versiliesi». Infine «sdoganare il concetto di ripascimento, ripristino e riprofilatura snellendo l'iter e consegnando ai privati possibilità di intervento, mantenendo il monitoraggio pubblico», magari prolungando la validità temporale degli interventi approvati fino a 3 anni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

«Darsena Europa, i 200 milioni o li usiamo presto o li perderemo»

Parla Stefano Corsini, presidente uscente dell'Authority «Tutto dipende dal fatto di poter uscire dai vincoli del Sin»

MAURO ZUCHELLI

L'inchiesta/2 Il presidente **Stefano Corsini** ha la valigia in mano. Non solo è ormai a un passo dalla scadenza il suo incarico al timone del porti di Livorno su mandato del ministro Graziano Delrio (eravamo ai tempi del governo Gentiloni, politicamente un secolo fa): giovedì il ministro Enrico Giovannini ha firmato il decreto di nomina del successore Luciano Guerrieri. Ma sulle scale di Palazzo Rosciano c'è ancora lui per l'ultima settimana. E di fronte al taccuino del cronista non può far altro che confermare la storia della cozza al benzopirene che sta bloccando il decollo del progetto Darsena Europa. Adesso che i soldi - almeno quelli di parte pubblica - ci sarebbero: la realizzazione della grande infrastruttura potrebbe diventare realtà. Ma chissà se è proprio questo a essere ora il problema negli equilibri strategici fra i grandi potentati economici che fanno il bello e il cattivo tempo nella portualità made in Italy. Da **Corsini** arriva il riscontro: le cose stanno proprio così, come rivelato dal Tirreno. E ci mette un carico da undici. Anzi, due. Il primo: «I 200 milioni assegnati dalla ministra Paola De Micheli non sono una promessa ma soldi reali». Col "bollo tondo" della Corte dei Conti che li certifica. «Ma - dice - non sono lì a tempo indefinito: dovrei vedere meglio le carte, direi che abbiamo 18 mesi. O li spendiamo o potenzialmente rischiamo di perderli». Il secondo: «Se quell'area non viene "deperimetrata" e messa al di fuori dei vincoli del "Sin", non c'è Darsena Europa». Il motivo è presto detto: all'interno del "Sin" il materiale dragato dai fondali va scaricato all'interno delle vasche di colmata e dunque è il fabbisogno di smaltimento a determinare la dimensione di terminal e piazzali. Tradotto: se i vincoli restano questi, si ritorna indietro al 2017, salta tutto il lavoro che **Corsini** ha fatto prima al ministero con le nuove norme sulla destinazione dei detriti dragati, traballa parecchio la "project review" che **Corsini** ha fatto chiudendo la fase del primo progetto e mettendo in piedi un "piano B" che assottiglia il terminal (per dimensioni e soprattutto per costi) e ne cambia l'orientamento in direzione nord-sud così da ricalcare l'identikit delle vasche di colmata. Ritorno al 2016. La formula seguita fino al 2017 era quella che era stata respinta al mittente dal mercato. Colpa dell'incastro temporale fra parte pubblica e parte privata che, poste in successione, avevano incertezze su quando finiva l'una e quando cominciava l'altra. Colpa anche delle dimensioni, e dell'idea di puntare a un terminal da oltre due milioni di teu. Il progetto bis prevede un dimensionamento da 1,6 milioni di teu, ma - giura **Corsini** - «l'equilibrio dei conti è possibile già con circa 1,2 milioni». Uno standard di traffici ben maggiore di adesso (fra 700 e 800 mila teu) ma relativamente a portata di mano, senza esser costretti a sperare di veder triplicati i traffici per arrivare alla sostenibilità economica dell'affare. A ciò si aggiunga che il presidente uscente indica «una costruzione in due tappe con la possibilità di far partire la prima operatività già con un assetto da 800 mila teu». **Corsini** mette in guardia: «Rischia grosso un sistema Paese che, magari con fatica, seleziona strategie e priorità attorno alle quali lavora per anni per costruire soluzioni tecniche (con le modifiche alle regole per i dragaggi), prevedere adeguamenti al processo e al progetto (con nuove formule di intreccio pubblico-privato e con dimensionamenti più sostenibili), scovare fondi spendibili (con una svolta negli





Il Tirreno

Livorno

impegni finanziari del governo) e alla fine non realizza perché tutto resta in bilico senza che vi sia assunzione di responsabilità da parte di nessuno. Tutto nascosto dietro la volontà di oscuri funzionari che nessuno conoscerà mai o dietro incomprensibili conflitti tutti interni a logiche di apparato che non hanno il nostro stesso orologio e fanno sentire il loro peso giocando sul magico potere del rinvio». Come dire: non-scelte senza volto e senza tempo. il fattore tempo Corsini evita di dirlo ma era nel team con gli omologhi Massimo Deiana (Cagliari) e Ugo Patroni Griffi (Brindisi) che ha scritto un pezzo del Decreto semplificazioni: via il passaggio lì, là c'è un silenzio-assenso per cui l'ente ha tot settimane per esprimersi e se non dice nulla è sì. Però chi viene saltato o non può tener lì le pratiche facendo passare il tempo perde ruolo e potere. E di fronte alla "semplificazione" c'è chi reagisce mandando un parere fuori tempo massimo quando è già scattato il silenzio-assenso. Inutile? Formalmente sì, ma è una "bomba di profondità" a beneficio dei ricorrenti contro la procedura... Beninteso, c'è tutto un esercito di funzionari pubblici lavora con scrupolo e, nel caso in questione, il benzopirene non è esattamente una Saila menta. Perciò è bene che i controlli ci siano per evitare i soliti furbetti e il solito Far West. Ma è capitato anche che il passaggio in più sia stato trasformato in potere di interdizione e, di fatto, si rischi che un altro club di furbetti faccia metter radici a un remunerato sottobosco di pareri e collaudi incrociati in cui ciascuna delle parti in commedia potrebbe vestire oggi i panni di committente e domani quelli di consulente. -Mauro Zucchelli© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Livorno aspetta molto da Guerrieri

Renato Roffi

image_pdfimage_print LIVORNO È oltremodo augurabile che l'entusiasmo con cui Luciano Guerrieri prenderà possesso (e speriamo che lo faccia davvero) della carica di presidente dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale possa risultare sufficiente di fronte alle prove che lo attendono. È sperabile che Guerrieri, che per decreto firmato ieri dal ministro Giovannini si insedierà il prossimo 15 Marzo, non si culli nel sopravvalutare il fatto che peggiorare è difficile e che si impegni con tutto se stesso nel risolvere i problemi che troverà sospesi e sospesi da lustri come quello del microtunnel, la cui ultimazione, oggi prevista per il 2022, è stata vista slittare un numero imprecisabile di volte. A Luciano Guerrieri, che erediterà situazioni..di lana caprina, come quella che potrebbe determinarsi per l'alterazione del teatro di gara per i bacini, pesantemente deteriorato sotto gli occhi informati dell'Authority. Il fatto potrebbe emergere prepotentemente in margine al giudizio amministrativo pendente al Tar per la Toscana, i cui giudici hanno sospeso il rilascio della concessione al soggetto individuato come vincitore del bando. Essi, in verità, avrebbero avuto un solido argomento per rigettare l'istanza di sospensiva presentata da Jobson. Dopo aver letto il documentatissimo ricorso, non lo hanno fatto e questo non può che far riflettere. Guerrieri dovrà affrontare l'ostico problema dello sgombero di circa 700 imbarcazioni dal porto Mediceo in una città molto sensibile alle ricadute elettorali di ogni azione.. A Guerrieri, in estrema sintesi, toccherà imprimere un impulso serio e decisivo all'ordinata attuazione del Piano regolatore del porto cercando di mantenersi franco da chi ne sa di più e, sopra tutto, anche in veste di commissario ad hoc, dovrà sovrintendere e gestire la realizzazione (se mai si avvierà) della sospirata Darsena o Piattaforma Europa, portandola, magari, anche a compimento o, almeno, ad un buon punto. Il nuovo presidente dovrà operare in modo da provocare il minor numero possibile di ricorsi giurisdizionali e dovrà o dovrebbe comportarsi da arbitro imparziale in mezzo alla litigiosa comunità imprenditoriale e marittima livornese. Conosciamo il personaggio tanto da nutrire la speranza che ce la farà, una speranza che mai vorremmo veder convertita in una penosa illusione.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Livorno

Grimaldi battezza ro-ro Eco Livorno Terza mega ibrida

Livorno. Ha avuto luogo martedì mattina, presso il porto di Livorno, il battesimo della Eco Livorno, terza unità ro-ro ibrida di quinta generazione del Gruppo Grimaldi (GG5G). La breve cerimonia si è tenuta in occasione dello scalo inaugurale nel porto labronico della nave, appena giunta dai cantieri cinesi Jinling di Nanchino. Mercoledì scorso, al termine delle operazioni commerciali, è partita dal porto labronico per iniziare a servire regolarmente il collegamento ro-ro LivornoSavonaBarcellonaValencia. Eco Livorno è una grande ro-ro dalla capacità di trasporto di oltre 500 semi-rimorchi. Rispetto alla precedente generazione dimezza le emissioni di anidride carbonica, con la possibilità di azzerarle durante la sosta in porto tramite l'utilizzo di grandi batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, che si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 metri quadri di pannelli solari. Inoltre, questa classe è dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. «L'impiego nello scalo labronico delle prime tre gemelle della classe GG5G, tra cui la Eco Livorno, è la dimostrazione dell'importanza che il nostro gruppo attribuisce a tale porto, dove siamo presenti da oltre quarant'anni durante i quali siamo riusciti a sviluppare ed incrementare in modo esponenziale i traffici di merci rotabili e passeggeri», commenta Emanuele Grimaldi. «Con l'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, gli armatori di tutto il mondo si sono proposti di ridurre della metà le emissioni delle navi entro il 2050; con l'investimento in queste nuove navi, il nostro Gruppo raggiunge questo obiettivo trent'anni prima degli altri». All'evento hanno partecipato, tra gli altri, rappresentanti delle autorità locali e della comunità portuale di Livorno, il top management del Gruppo Grimaldi ed alcuni clienti storici della compagnia partenopea. La cerimonia è stata introdotta dai saluti di Luca Salvetti, sindaco di Livorno; Stefano Corsini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale; Gaetano Angora, direttore marittimo del porto di Livorno; Matteo Salvini, leader della Lega, e Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi.



Eco Livorno: al battesimo il gigante più pulito dei mari

LIVORNO Una giornata importante quella di Eco Livorno sulle banchine della Sintermar 2. Abbiamo già riferito nel numero scorso del giornale dell'arrivo della nave. Il battesimo della terza unità ro-ro ibrida della innovativa classe GG5G (Grimaldi Green 5th Generation) del Gruppo Grimaldi, appena uscita dai cantieri cinesi Jinling di Nanjing è stata una festa: importante per il porto di Livorno più ancora che per la nave. Il suo trip di lavoro comprende i porti di Savona, Livorno, Barcellona e Valencia. A Livorno c'è stata anche la sorpresa della presenza del senatore Matteo Salvini, leader della Lega, amico dei Grimaldi e rappresentante del governo. E come rappresentante del governo ha parlato di compiti istituzionali per rilanciare l'Economia del Mare, le Autostrade sull'acqua e il porto labronico (La Darsena Toscana è un progetto importante, va sostenuto e supportato anche dal governo) oltre che il lavoro dei portuali e dei marittimi. Con lui il top management del Gruppo Grimaldi ed alcuni clienti storici della compagnia. La cerimonia è stata introdotta dai saluti del sindaco Luca Salvetti, del presidente (in scadenza) dell'AdSP Stefano Corsini, e del cv Gaetano Angora, direttore Marittimo di Livorno. Ha concluso Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi. La cerimonia, su un ponte superiore benedetto da un gran sole di primavera anticipata, si è conclusa con la benedizione di monsignor Placido Bevinetto della diocesi e con il taglio del nastro e la tradizionale rottura della bottiglia da parte della madrina Nicoletta Landi, moglie del sindaco Salvetti. Come già riferito, la Eco Livorno è un capolavoro di tecnologia Green; è la terza unità della classe GG5G, che comprende le navi ro-ro più grandi ed ecofriendly al mondo. Questi giganti green dalla capacità di trasporto di oltre 500 semi-rimorchi sono in grado di dimezzare le emissioni di CO2 rispetto alle navi ro-ro della precedente serie operate dal Gruppo Grimaldi, e addirittura di azzerarle mentre sono ferme in porto: durante la sosta in banchina, le navi GG5G possono infatti utilizzare l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5MWh, le quali si ricaricano durante la navigazione grazie a shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. In più, sono dotate di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. L'impiego nello scalo labronico delle prime tre gemelle della classe GG5G, tra cui la Eco Livorno, è la dimostrazione dell'importanza che il nostro gruppo attribuisce a tale porto, dove siamo presenti da oltre quattro decenni durante i quali siamo riusciti a sviluppare ed incrementare in modo esponenziale i traffici di merci rotabili e passeggeri, ha dichiarato durante il suo intervento Emanuele Grimaldi. Con l'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, gli armatori di tutto il mondo si sono proposti di ridurre del 50% le emissioni delle navi entro il 2050. Con l'investimento in queste nuove navi, il nostro Gruppo raggiunge questo obiettivo trent'anni prima degli altri.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

dal bora bora inabissato a montecristo

Recuperati i serbatoi Sospese le operazioni

MONTECRISTO. Dopo due giorni di intenso lavoro, a causa delle condizioni meteo-marine non più favorevoli, sono state sospese, nelle acque di Montecristo, le operazioni di recupero del relitto del Motopesca Bora Bora, incagliatosi e affondato nel giugno del 2019. Le operazioni sono state fin qui effettuate attraverso l' impiego del Motopontone "Filippo" della Sales che già nella giornata di ieri aveva iniziato a recuperare i primi resti del fasciame ligneo del vecchio peschereccio e che ha fatto rientro nel porto di Piombino. Anche il mezzo navale antinquinamento "Ievoli Shuttle", appartenente al Consorzio "Castalia" - inviato precauzionalmente dalla Direzione generale per il Mare e le Coste del ministero della Transizione Ecologica allo scopo di scongiurare potenziali rischi di inquinamento ambientale - ha lasciato la zona per dirigere verso il porto di Civitavecchia. Al momento sono stati recuperati diversi metri cubi di materiale di varia natura (compresi il motore e i serbatoi del Bora Bora) che questa mattina verrà sbarcato in porto e dopo sarà smaltito nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge. Le operazioni di recupero del materiale ancora presente sui fondali in prossimità dell' Isola di Montecristo riprenderanno al più presto, quando le condizioni meteo-marine consentiranno ai mezzi di operare in totale sicurezza. --

The image shows a newspaper clipping from 'Elba'. The main headline reads: «Strada riaperta entro l'estate» Ma le incertezze sono ancora tante. Below it, a sub-headline says: Recuperati i serbatoi Sospese le operazioni. The clipping includes several photographs: one showing a road with debris, another showing a man in a suit, and a third showing a boat. There is also a small logo for 'SHEP LOVE' in the top right corner of the clipping.

Mercato ittico, corsa a dodici per i lavori Previsto anche un ristorante vista Duomo

La ristrutturazione conta su un budget di 3,5 milioni. Il cantiere potrebbe aprire da luglio

IL PROGETTO ANCONA Sono 12 le offerte presentate all' Autorità portuale per la ristrutturazione da 3,5 milioni del mercato ittico. L' avvio dei lavori dovrebbe scattare a luglio per concludersi entro ottobre 2023. Il bando per lo studio del progetto di ammodernamento, cui avevano partecipato ben 17 raggruppamenti di studi professionali da tutta Italia, era stato aggiudicato al raggruppamento temporaneo di professionisti Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associati di Ancona. I lavori interessano una superficie di 4.200 metri quadrati su un totale di 4.717 metri quadrati a cui si aggiungono i volumi dall' articolata forma ad onda dell' edificio principale e storico. Il progetto prevede il risanamento strutturale dell' edificio, con l' ammodernamento tecnologico-ambientale e la riqualificazione sia energetica sia architettonica e funzionale, e l' avvio della riqualificazione dell' area del Mandraccio. Fra gli scopi dell' intervento, c' è il rafforzamento dell' identità del mercato ittico, come luogo di lavoro strategico, valore architettonico, legato alla tradizione e sintesi del rapporto fra il mare, la città e il territorio.

Altro obiettivo è quello di favorire l' interazione di questo spazio con la cittadinanza che, oltre a conservare l' attività di mercato del pesce, avrà un' attività di ristorazione, con una superficie di 250 metri quadrati e 70 posti, e di valorizzazione del prodotto ittico e di un' area per la riscoperta delle attività storiche dei retatori e delle altre legate al mondo della pesca. L' investimento complessivo previsto è di 3,5 milioni. Per la ristrutturazione del mercato ittico, l' Autorità di sistema ha ottenuto un cofinanziamento di 850mila euro, su un progetto complessivo di 1 milione, da un bando della Regione per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca. Le opere Questi fondi saranno utilizzati per le opere di ammodernamento e risanamento complessivo di uno dei tre edifici che compongono il complesso demaniale del mercato ittico, sul lato nord-ovest del complesso, composto da due livelli fuori terra. La porzione della struttura, che oggi non viene usata, sarà demolita e ricostruita per ospitare, al pian terreno, la sala lavaggio cassette del mercato ittico e il locale deposito di cassette in plastica riciclabile in cui inserire il pescato da vendere e trasportare, sostituendo le attuali cassette in polistirolo, mentre al primo piano saranno allestiti gli uffici e la sala per i gestori della pesca delle vongole. Su questa struttura, dove si commercializza pesce all' ingrosso e che è nato nel 1948 dalla creatività di uno dei più importanti architetti del Novecento italiano, Gaetano Minnucci, l' Ap sta compiendo un percorso di rinnovamento, per trasformarla in uno spazio moderno e funzionale alle necessità del mondo della pesca e della città. Il simbolo «Un nuovo step nel percorso di rinnovamento di questo che è uno dei luoghi simbolo del lavoro del porto di Ancona dice Rodolfo Giampieri, presidente Autorità portuale - proseguiamo il cammino per riqualificare e migliorare, anche dal punto di vista tecnologico, gli spazi operativi del mercato ittico e per valorizzare uno dei principali settori dell' economia portuale, quello della pesca, ampliandolo con una nuova offerta di spazi per servizi di ristorazione destinati alla fruibilità di tutti. Un nuovo passo per rafforzare il legame fra il porto e il territorio che portiamo avanti dopo un ampio confronto con le istituzioni, i pescatori, gli operatori e la Soprintendenza per recuperare la bellezza di questo edificio storico vincolato aumentandone l' efficienza tecnologica». m. petr. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Al Mandracchio

Nuovo mercato ittico, sono 12 le proposte

Ora l' Autorità portuale dovrà scegliere a chi affidare la ristrutturazione: c'è anche un ristorante

Nuovo mercato ittico al Mandracchio: sono 12 le offerte presentate all' Autorità portuale di **Ancona** per la ristrutturazione dell' edificio demaniale.

Un luogo simbolo dell' economia e del lavoro per il capoluogo con vista sulla Mole Vanvitelliana. Nel gennaio scorso era stato presentato il progetto complessivo tra cui, oltre ad una serie di importanti innovazioni tecnologiche per migliorare il sistema dell' asta del pesce, un ristorante vista Lazzaretto con una terrazza open bar di 250 metri quadrati e 70 posti. Una struttura pensata e costruita nel secondo dopoguerra, nel 1948, dalla creatività di uno dei più importanti architetti del Novecento italiano, Gaetano Minnucci. All' interno della struttura per oltre settant' anni si è commercializzato pesce all' ingrosso e adesso l' Authority ha puntato ad un percorso di rinnovamento, per trasformarla in uno spazio moderno e funzionale alle necessità del mondo della pesca e della città. Giovedì c' è stata la scadenza del bando di gara per partecipare alla realizzazione dell' intervento che, dall' avvio dei lavori presumibilmente a luglio, dovrà

concludersi entro ottobre 2023. Il progetto prevede il risanamento strutturale dell' edificio e l' avvio della riqualificazione dell' area del Mandracchio: «Un nuovo step nel percorso di rinnovamento di questo che è uno dei luoghi simbolo del lavoro del **porto** di **Ancona** - è il commento di Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale - Prosegue il cammino per riqualificare e migliorare, anche dal punto di vista tecnologico, gli spazi operativi del mercato ittico e per valorizzare uno dei principali settori dell' economia portuale, quello della pesca, ampliandolo con una nuova offerta di spazi per servizi di ristorazione». Il mercato ittico del **porto** di **Ancona** è un punto di riferimento per le Marche, per il centro e nord Italia perché specializzato nell' esclusiva commercializzazione del pesce fresco di grande varietà e qualità, pari a 1.800 tonnellate all' anno e con un volume di affari di circa 10 milioni di euro. Sono 40 le imbarcazioni che fanno riferimento al mercato ittico dorico e che compongono la marineria, il 95% di **Ancona** con una forza lavoro, indotto compreso, di un migliaio persone.



Il Resto del Carlino (ed. Pesaro)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ex Consorzio, ecco le carte della procura «Torri incompatibili con l'attività del porto»

Fronti critici: ambiente (per rumori e polveri) e la stessa sicurezza. «Questi lavori in contrasto con la normativa urbanistica vigente»

Inchiesta ex Consorzio, ecco l'ipotesi dell'accusa. Ecco cioè perché la procura - che come noto ha indagato il committente, il progettista e il direttore dei lavori della ditta che doveva realizzare al porto le due torri al posto del Consorzio Agrario - ha chiesto un incidente probatorio che verifichi, tramite la consulenza di esperti, se quelle torri, come ipotizzano la stessa Procura e la Capitaneria di porto, violino le prescrizioni degli strumenti urbanistici vigenti. Gli indagati, come già scritto dal 'Carlino', sono: Paolo Giorgini, legale rappresentante della «Nova portum», la società che deve realizzare le torri; Alessandro Gurini e il direttore dei lavori, e Luca Ferretti, il progettista dei lavori. La procura, nella ricostruzione delle indagini, dopo che gli uomini della Capitaneria segnalano le presunte violazioni che quelle torri comporterebbero alle norme tecniche di attuazione del Prg - risale nel tempo con i documenti all'approvazione stessa del Prg. Siamo nell'anno 2003. La Provincia, visto che in quel periodo si doveva attuare il Piano portuale (che doveva disciplinare tutta la zona del porto), chiede al Comune di stralciare nel suo Prg le previsioni per il porto. Il Comune si adegua, tanto che la variante generale inviata alla Provincia per l'approvazione definitiva non comprende alcuna previsione in ordine allo stesso 'Progetto Norma'. Ma, attenzione, il Comune di Pesaro si tutela, scrivendo che «le destinazioni d'uso insediabili dovranno essere correlate con le attività della cantieristica navale ed alla marineria in genere». Per la procura, questa frase, è il cuore del fatto che il Comune «inserì quella norma per assicurare che fosse sempre garantita la compatibilità delle previsioni in zona con l'uso portuale in atto». Domanda: queste torri, consentono quella «compatibilità»? No, risponde la procura, ed ecco perché. I virgolettati che seguono sono dell'**Autorità** di **Sistema** portuale di Ancona, cui richiama la stessa procura di Pesaro, e risalgono al 2018. Questi sette piani, con 63 appartamenti, «nonostante il nuovo edificio ricada in area privata, sono concepiti a ridosso del confine con l'adiacente area demaniale marittima, funzionale all'attività operativa portuale». Emergono quindi, scrive sempre l'**Autorità** portuale, interferenze tra le funzioni residenziali legate alle torri e le attività del porto. Esempi? Eccoli: «Non si può prescindere - dice l'**autorità** d'urto - da emissioni di rumori, polveri, gas di scarico». Emissioni che data la sola distanza di alcune decine di metri della banchina portuale dalle torri, «costituirebbero sicuro pregiudizio o disagio alla vivibilità delle numerose persone» che andrebbero ad abitare nelle torri, «con conseguenti possibili rivendicazioni anche nei confronti della scrivente **autorità**». Insomma, è singolare che venga profilato nel 2018 uno scenario simile a quello che negli anni '90 veniva segnalato da diversi residenti del porto, che protestavano contro l'emissione di polveri dalle navi in scarico in banchina. Ma le polveri non sono l'unico problema della eventuale «convivenza»: ne emergerebbero altri dal punto di vista della sicurezza (safety) e poi di «security» nazionale stessa. Ma il reato dei tre esponenti della ditta costruttrice in cosa consisterebbe? La procura, anche alla luce della giurisprudenza della Corte di Cassazione, conclude che la realizzazione di quelle torri «è in contrasto con la normativa urbanistica vigente, nel suo complesso e in particolare con la Norma tecnica di attuazione». Ma il Comune di Pesaro avrebbe fatto il suo dovere perché, scrive la procura, «l'inserimento





Il Resto del Carlino (ed. Pesaro)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

della Norma tecnica in esame risulta assolutamente coerente con la soppressione delle previsioni del Progetto Norma porto e diretta a tutelare la destinazione del territorio nelle more della definizione di uno specifico strumento urbanistico portuale», cioè il già citato Piano portuale. Da qui, la necessità della perizia, «anche collegiale», che accerti, in pratica, se quelle due torri rispettino o meno le «prescrizioni degli strumenti urbanistici». Ed è necessario, scrive sempre la procura, l'incidente probatorio perchè il ricorso al dibattimento porterebbe la vicenda troppo per le lunghe, visto che il Consorzio è già stato demolito (mesi fa) e che quindi, in teoria, la ditta poteva procedere ai lavori per realizzare le torri. Si tratta insomma di un accertamento che presenta, conclude la procura, «non trascurabile urgenza anche per le valutazioni di competenza delle amministrazioni (Comune, Provincia, Ministeri competenti, ndr) a cui spetta la disciplina del territorio, persone offese rispetto all'ipotizzato reato edilizio». ale.maz.

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: 12 offerte per la ristrutturazione del mercato ittico, il presidente Giampieri: un nuovo passo nel percorso di trasformazione e rinnovamento dello scalo dorico

L' intervento di ammodernamento di un edificio simbolo dello scalo, creato nel 1948 dall' architetto Gaetano Minnucci, voluto dall' Autorità di sistema portuale Investimento complessivo di 3,5 milioni, cofinanziamento Feamp-Regione Marche di 850 mila euro per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca **Ancona**, 5 marzo 2021 - Sono 12 le offerte presentate all' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per la ristrutturazione dell' edificio demaniale del mercato ittico del **porto** di **Ancona**. Un luogo simbolo dell' economia e del lavoro portuale e della città, che si trova al Mandracchio, affacciato sul mare, con vista sulla Mole Vanvitelliana e su tutto lo scalo. Su questa struttura, dove si commercializza pesce all' ingrosso e che è nato nel 1948 dalla creatività di uno dei più importanti architetti del Novecento italiano, Gaetano Minnucci, l' Autorità di sistema portuale sta compiendo un percorso di rinnovamento, per trasformarla in uno spazio moderno e funzionale alle necessità del mondo della pesca e della città di **Ancona**, con un progetto di ristrutturazione che è stato approvato a metà dicembre in via esecutiva. Ieri la scadenza del bando di gara per partecipare alla realizzazione dell' intervento che, dall' avvio dei lavori presumibilmente a luglio, dovrà concludersi entro ottobre 2023. Il bando per lo studio del progetto di ammodernamento, cui avevano partecipato ben 17 raggruppamenti di studi professionali da tutta Italia, era stato aggiudicato al raggruppamento temporaneo di professionisti Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato di **Ancona**. I lavori interesseranno una superficie di 4.200 metri quadrati su un totale di 4.717 metri quadrati a cui si aggiungono i volumi dall' articolata forma "ad onda" dell' edificio principale e storico. Il progetto prevede il risanamento strutturale dell' edificio, con l' ammodernamento tecnologico-ambientale e la riqualificazione sia energetica sia architettonica e funzionale, e l' avvio della riqualificazione dell' area del Mandracchio. Fra gli scopi dell' intervento, c' è il rafforzamento dell' identità del mercato ittico, come luogo di lavoro strategico, valore architettonico, legato alla tradizione e sintesi del rapporto fra il mare, la città e il territorio. Altro obiettivo è quello di favorire l' interazione di questo spazio con la cittadinanza che, oltre a conservare l' attività di mercato del pesce, avrà un' attività di ristorazione, con una superficie di 250 metri quadrati e 70 posti, e di valorizzazione del prodotto ittico e di un' area per la riscoperta delle attività storiche dei retatori e delle altre legate al mondo della pesca. L' investimento complessivo previsto è di 3,5 milioni. Per la ristrutturazione del mercato ittico, l' Autorità di sistema ha ottenuto un cofinanziamento di 850 mila euro, su un progetto complessivo di 1 milione, da un bando della Regione Marche per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca, sostenuto dalla misura 1.43 "Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all' asta e riparti di pesca" del Feamp-Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca che, per le Marche, aveva una dotazione complessiva di 31,6 milioni di euro per il periodo 2014-2020. Il cofinanziamento Feamp-Regione Marche sarà utilizzato per le opere di ammodernamento e risanamento complessivo di uno dei tre edifici che compongono il complesso demaniale del mercato ittico, sul lato nord-ovest del complesso, composto da due livelli fuori terra. La porzione della struttura, che oggi non viene usata, sarà demolita e ricostruita con criteri di Zero Emission Building per ospitare, al pian terreno, la sala lavaggio cassette del mercato ittico e il locale deposito di cassette in plastica riciclabile in cui inserire il pescato da vendere e trasportare, sostituendo le attuali cassette in



polistirolo, mentre al primo piano saranno allestiti gli uffici e la sala per i gestori della pesca delle vongole. Il mercato ittico del porto di Ancona è un punto di riferimento per le Marche, per il centro e nord Italia perché specializzato nell'esclusiva



Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

commercializzazione del pesce fresco di grande varietà e qualità, pari a 1.800 tonnellate all' anno e con un volume di affari di circa 10 milioni di euro. Sono 40 le imbarcazioni che fanno riferimento al mercato ittico dorico, il 95% di **Ancona** con una forza lavoro, indotto compreso, di un migliaio persone. "Un nuovo step nel percorso di rinnovamento di questo che è uno dei luoghi simbolo del lavoro del **porto** di **Ancona** - dice Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -, proseguiamo il cammino per riqualificare e migliorare, anche dal punto di vista tecnologico, gli spazi operativi del mercato ittico e per valorizzare uno dei principali settori dell' economia portuale, quello della pesca, ampliandolo con una nuova offerta di spazi per servizi di ristorazione destinati alla fruibilità di tutti. Un nuovo passo per rafforzare il legame fra il **porto** e il territorio che portiamo avanti dopo un ampio confronto con le istituzioni, i pescatori, gli operatori e la Soprintendenza per recuperare la bellezza di questo edificio storico vincolato aumentandone l' efficienza tecnologica".

Ristrutturazione mercato ittico del porto di Ancona

Giampieri: nuovo passo per rinnovamento dello scalo

Redazione

ANCONA Per la ristrutturazione dell'edificio demaniale del mercato ittico del porto di Ancona sono state presentate dodici offerte all'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale. Il mercato ittico rappresenta un luogo simbolo dell'economia e del lavoro portuale e della città, che si trova al Mandracchio, affacciato sul mare, con vista sulla Mole Vanvitelliana e su tutto lo scalo. Su questa struttura, dove si commercializza pesce all'ingrosso e che è nato nel 1948 dalla creatività di uno dei più importanti architetti del Novecento italiano, Gaetano Minnucci, l'Autorità di sistema portuale sta compiendo un percorso di rinnovamento, per trasformarla in uno spazio moderno e funzionale alle necessità del mondo della pesca e della città di Ancona, con un progetto di ristrutturazione che è stato approvato a metà dicembre in via esecutiva. Ieri la scadenza del bando di gara per partecipare alla realizzazione dell'intervento che, dall'avvio dei lavori presumibilmente a luglio, dovrà concludersi entro ottobre 2023. Il bando per lo studio del progetto di ammodernamento, cui avevano partecipato ben 17 raggruppamenti di studi professionali da tutta Italia, era stato aggiudicato al raggruppamento temporaneo di professionisti Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato di Ancona. I lavori interesseranno una superficie di 4.200 metri quadrati su un totale di 4.717 metri quadrati a cui si aggiungono i volumi dall'articolata forma ad onda dell'edificio principale e storico. Il progetto prevede il risanamento strutturale dell'edificio (nella foto un rendering), con l'ammodernamento tecnologico-ambientale e la riqualificazione sia energetica sia architettonica e funzionale, e l'avvio della riqualificazione dell'area del Mandracchio. Fra gli scopi dell'intervento, c'è il rafforzamento dell'identità del mercato ittico, come luogo di lavoro strategico, valore architettonico, legato alla tradizione e sintesi del rapporto fra il mare, la città e il territorio. Altro obiettivo è quello di favorire l'interazione di questo spazio con la cittadinanza che, oltre a conservare l'attività di mercato del pesce, avrà un'attività di ristorazione, con una superficie di 250 metri quadrati e 70 posti, e di valorizzazione del prodotto ittico e di un'area per la riscoperta delle attività storiche dei retatori e delle altre legate al mondo della pesca. L'investimento complessivo previsto è di 3,5 milioni. Per la ristrutturazione del mercato ittico, l'Autorità di sistema ha ottenuto un cofinanziamento di 850 mila euro, su un progetto complessivo di 1 milione, da un bando della Regione Marche per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca, sostenuto dalla misura 1.43 Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e riparti di pesca del Feamp-Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca che, per le Marche, aveva una dotazione complessiva di 31,6 milioni di euro per il periodo 2014-2020. Il cofinanziamento Feamp-Regione Marche sarà utilizzato per le opere di ammodernamento e ristrutturazione complessivo di uno dei tre edifici che compongono il complesso demaniale del mercato ittico, sul lato nord-ovest del complesso, composto da due livelli fuori terra. La porzione della struttura, che oggi non viene usata, sarà demolita e ricostruita con criteri di Zero Emission Building per ospitare, al pian terreno, la sala lavaggio cassette del mercato ittico e il locale deposito di cassette in plastica riciclabile in cui inserire il pescato da vendere e trasportare, sostituendo le attuali cassette in polistirolo, mentre al primo piano saranno allestiti gli uffici e la sala per i gestori della pesca delle vongole. Il mercato



ittico del porto di Ancona è un punto di riferimento per le Marche, per il centro e nord Italia perché specializzato nell'esclusiva commercializzazione del pesce fresco di grande varietà e qualità, pari a 1.800 tonnellate all'anno e con un volume di affari di circa 10 milioni di euro. Sono 40 le imbarcazioni che fanno riferimento al mercato ittico dorico, il 95% di Ancona con una forza lavoro, indotto compreso, di un migliaio persone. Un nuovo step nel percorso di rinnovamento di



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

questo che è uno dei luoghi simbolo del lavoro del porto di Ancona dice Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di Sistema portuale -, proseguiamo il cammino per riqualificare e migliorare, anche dal punto di vista tecnologico, gli spazi operativi del mercato ittico e per valorizzare uno dei principali settori dell'economia portuale, quello della pesca, ampliandolo con una nuova offerta di spazi per servizi di ristorazione destinati alla fruibilità di tutti. Un nuovo passo per rafforzare il legame fra il porto e il territorio che portiamo avanti dopo un ampio confronto con le istituzioni, i pescatori, gli operatori e la Soprintendenza per recuperare la bellezza di questo edificio storico vincolato aumentandone l'efficienza tecnologica.

Ancona: 12 offerte per ristrutturare il mercato ittico, luogo simbolo della città

Ancona Sono 12 le offerte presentate all'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centrale per la ristrutturazione dell'edificio demaniale del mercato ittico del porto di Ancona. Un luogo simbolo dell'economia e del lavoro portuale e della città, che si trova al Mandracchio, affacciato sul mare, con vista sulla Mole Vanvitelliana e su tutto lo scalo. Su questa struttura, dove si commercializza pesce all'ingrosso e che è nato nel 1948 dalla creatività di uno dei più importanti architetti del Novecento italiano, Gaetano Minnucci, l'AdSP sta lavorando su un progetto di ristrutturazione che è stato approvato a metà dicembre in via esecutiva. Ieri la scadenza del bando di gara per partecipare alla realizzazione dell'intervento che, dall'avvio dei lavori presumibilmente a luglio, dovrà concludersi entro ottobre 2023. Il bando per lo studio del progetto di ammodernamento, cui avevano partecipato ben 17 raggruppamenti di studi professionali da tutta Italia, era stato aggiudicato al raggruppamento temporaneo di professionisti Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato di Ancona. I lavori interesseranno una superficie di 4.200 metri quadrati su un totale di 4.717 metri quadrati a cui si aggiungono i volumi dall'articolata forma ad onda dell'edificio principale e storico. Il progetto prevede il risanamento strutturale dell'edificio, con l'ammodernamento tecnologico-ambientale e la riqualificazione sia energetica sia architettonica e funzionale, e l'avvio della riqualificazione dell'area del Mandracchio. Fra gli scopi dell'intervento, c'è il rafforzamento dell'identità del mercato ittico, come luogo di lavoro strategico, valore architettonico, legato alla tradizione e sintesi del rapporto fra il mare, la città e il territorio. Altro obiettivo è quello di favorire l'interazione di questo spazio con la cittadinanza che, oltre a conservare l'attività di mercato del pesce, avrà un'attività di ristorazione, con una superficie di 250 metri quadrati e 70 posti, e di valorizzazione del prodotto ittico e di un'area per la riscoperta delle attività storiche dei retatori e delle altre legate al mondo della pesca. L'investimento complessivo previsto è di 3,5 milioni. Per la ristrutturazione del mercato ittico, l'AdSP ha ottenuto un cofinanziamento di 850 mila euro, su un progetto complessivo di 1 milione, da un bando della Regione Marche per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca, sostenuto dalla misura 1.43 Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e riparti di pesca del Feamp-Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca che, per le Marche, aveva una dotazione complessiva di 31,6 milioni di euro per il periodo 2014-2020. Il cofinanziamento Feamp-Regione Marche sarà utilizzato per le opere di ammodernamento e risanamento complessivo di uno dei tre edifici che compongono il complesso demaniale del mercato ittico, sul lato nord-ovest del complesso, composto da due livelli fuori terra. La porzione della struttura, che oggi non viene usata, sarà demolita e ricostruita con criteri di Zero Emission Building per ospitare, al pian terreno, la sala lavaggio cassette del mercato ittico e il locale deposito di cassette in plastica riciclabile in cui inserire il pescato da vendere e trasportare, sostituendo le attuali cassette in polistirolo, mentre al primo piano saranno allestiti gli uffici e la sala per i gestori della pesca delle vongole. Il mercato ittico del porto di Ancona è un punto di riferimento per le Marche, per il centro e nord Italia perché specializzato nell'esclusiva commercializzazione del pesce fresco di grande varietà e qualità, pari a 1.800 tonnellate all'anno e con un volume di affari di circa 10 milioni di euro. Sono 40 le imbarcazioni che fanno riferimento al mercato ittico dorico, il 95% di Ancona con una forza lavoro, indotto compreso, di un migliaio persone. Un nuovo step nel percorso di rinnovamento di questo che è uno dei luoghi simbolo del lavoro del porto di Ancona dice Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -, proseguiamo il cammino per riqualificare e migliorare, anche dal punto di vista



Ship Mag

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

tecnologico, gli spazi operativi del mercato ittico e per valorizzare uno dei principali settori dell'economia portuale, quello della pesca, ampliandolo con una nuova offerta di spazi per servizi di ristorazione destinati alla fruibilità di tutti. Un nuovo passo per rafforzare il legame fra il porto e il territorio che portiamo avanti dopo un ampio confronto con le istituzioni, i pescatori, gli operatori e la Soprintendenza per recuperare la bellezza di questo edificio storico vincolato aumentandone l'efficienza tecnologica.

Pattumiere galleggianti davanti a Porto Salvo

L' **Autorità** di **sistema** portuale del Mar Tirreno centro settentrionale ha appaltato, grazie ad un finanziamento europeo concesso dalla Regione Lazio, l' installazione di tre Seabin Project, pattumiere galleggianti che bonificheranno lo specchio acqueo prospiciente la darsena Porto Salvo di Gaeta. Questi dispositivi, già sperimentati a Fiumicino, hanno un cesto raccoglitore che cattura rifiuti galleggianti di piccolo taglio (da 0 a 60 cm) e le microplastiche sino a 2 mm e filtro separatore che ripulisce l' acqua rilasciata in mare.



Fiumicino pescherecci prigionieri della barra

La barra di sabbia e fango alla foce del porto-canale di Fiumicino torna di nuovo a preoccupare la flotta peschereccia e i rimorchiatori. Le ultime piene del fiume hanno trasportato all'imboccatura della Fossa Traiana un grosso quantitativo di detriti che rendono difficoltosa la navigazione anche alle barche a vela con pescaggio intorno alle 2,30 metri. Per tale motivo, a gennaio, la cooperativa Pesca Romana ha scritto all'**Autorità di sistema** portuale e alla Capitaneria di porto. «Nonostante la segnalazione dice il presidente della coop, Gennaro Del Prete sono trascorsi due mesi e non abbiamo ricevuto alcun riscontro di eventuali interventi di escavo del fondale all'imbocco. Sul fondo della cresta dell'onda, il basso pescaggio mette in grossa difficoltà i comandanti dei natanti vicini alle 100 tonnellate. In condizioni meteo-marine avverse le problematiche si accentuano». Non parliamo poi dei pesanti rimorchiatori e delle barche a vela proprio in vista della regata Trofeo Porti Imperiali che si svolgerà a fine mese sul litorale di Ostia e Fiumicino. «Oltre all'intervento sulla barra, per scongiurare di finire sulla scogliera del molo afferma Gerardo Esposito, comandante del peschereccio Nonno Ciro segnaliamo disagi anche sul fondale del porto-canale, nel tratto tra la passerella e lo sbocco, che ha senz'altro bisogno di essere risagomato. In più zone, soprattutto a ridosso delle banchine d'ormeggio, sono infatti presenti avvallamenti sottomarini che mettono a dura prova gli scafi dei natanti». Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



ADSP Tirreno centro settentrionale: delegazione parlamentare in visita al porto di Civitavecchia

(FERPRESS) **Civitavecchia**, 5 MAR L'occasione di fare il punto sul **porto** e sul network laziale per il presidente dell'Adsp Pino Musolino è stata la visita, ieri mattina, della delegazione parlamentare composta dai capigruppo della IX Commissione permanente della camera dei Deputati (Trasporti) e guidata dal presidente, l'onorevole Raffaella Paita. I parlamentari Silvestroni, Nobili, Ficara, Bossio, De Angelis e Battilocchio si sono prima confrontati con il presidente e poi hanno visitato il **porto** a bordo del rimorchiatore Sea Rock. Il Presidente Musolino ha voluto illustrare e spiegare alla delegazione, in maniera puntuale, gli elementi di criticità e dimostrare le potenzialità ancora inespresse di questo sistema portuale, con due obiettivi nell'immediato: inserire il **Porto** di Roma nella rete core dei corridoi europei e reperire le risorse finanziarie per le opere infrastrutturali previste a completamento del piano regolatore portuale, convincendo il Governo e il Parlamento dell'opportunità di inserire il **porto** di **Civitavecchia** tra le infrastrutture su cui puntare a servizio del Sistema Paese. «Abbiamo avuto la possibilità ha spiegato Musolino di delineare una visione di strategia di quello che vorremmo fare e che senza l'aiuto del Governo rimarrebbe solo un'idea sulla carta». È stata l'onorevole Paita a sottolineare come il **porto** di **Civitavecchia** sia sì un grande **porto** crocieristico, ma «ora come mai deve trovare spazio per progetti forti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, seguendo la strada del Decreto Semplificazioni nel quale viene velocizzata la Orte-**Civitavecchia**». Da qui la necessità di sburocratizzare per garantire competitività e infrastrutture. Oltre alla trasversale, si è parlato quindi del completamento dell'antemurale e i collegamenti di ultimo miglio, già inseriti nel Recovery. Musolino ha puntato poi anche sulla Darsena Energetica Grandi Masse, chiedendo di inserire il finanziamento nell'elenco delle opere da approvare entro giugno. «Le potenzialità sono tante ha concluso l'onorevole Paita per rendere davvero questo il **porto** di Roma». E su questo aspetto è stato Musolino a ribadire la necessità, oggi più che mai attuale, di far sì che **Civitavecchia** venga riconosciuto come **porto** Core nell'ambito della revisione delle reti Ten-T. «Nei giorni scorsi ha spiegato il presidente ho anche scritto al neo ministro Giovannini per caldeggiare questa candidatura. Questa deve essere una battaglia per **Civitavecchia** ed il suo territorio. È incredibile che tra i porti Core non ci sia quello della Capitale, scalo che nonostante questo gap, è uno dei porti che ha ottenuto più finanziamenti da parte dell'Europa attraverso le progettazioni del nostro ufficio». La delegazione ed il presidente a conclusione del giro a bordo del rimorchiatore sono stati accolti dal saluto da parte dei lavoratori portuali presenti alla banchina 24.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia nei porti core. Delegazione Camera visita il porto

La presidente della Commissione Trasporti, Raffaella Paita, ha girato lo scalo della Capitale insieme a un gruppo di parlamentari e al presidente Musolino

Per la visita di una delegazione parlamentare, composta dal capigruppo della IX Commissione permanente della Camera dei Deputati (Trasporti) e guidata dal presidente Raffaella Paita, è stata l'occasione per fare il punto sul porto di Civitavecchia e sul network laziale. A fare da guida, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, Pino Musolino. I parlamentari - Silvestroni, Nobili, Ficara, Bossio, De Angelis e Battilocchio - si sono prima confrontati con il presidente e poi hanno visitato il porto a bordo del rimorchiatore Sea Rock. Una delle questioni principali sottolineata è stata l'importanza di inserire il porto di Civitavecchia tra quelli "core" delle reti di trasporto transeuropee (TEN-T). «Nei giorni scorsi - ha detto Musolino - ho scritto al neo ministro Giovannini (delle Infrastrutture, ndr) per caldeggiare questa candidatura. Questa deve essere una battaglia per Civitavecchia ed il suo territorio. È incredibile che tra i porti core non ci sia quello della Capitale, scalo che nonostante questo gap, è uno dei porti che ha ottenuto più finanziamenti da parte dell'Europa attraverso le progettazioni del nostro ufficio». Musolino ha illustrato gli elementi di criticità e le potenzialità ancora inesprese di questo sistema portuale, con due obiettivi nell'immediato: l'inserimento di Civitavecchia nella rete "core" e il reperimento delle risorse finanziarie per le opere infrastrutturali previste a completamento del piano regolatore portuale, convincendo il governo e il Parlamento dell'opportunità di inserire il porto di Civitavecchia tra le infrastrutture su cui puntare. «Abbiamo avuto la possibilità - ha spiegato Musolino - di delineare una visione di strategia di quello che vorremmo fare e che senza l'aiuto del governo rimarrebbe solo un'idea sulla carta». L'onorevole Paita ha sottolineato come il porto di Civitavecchia sia sì un grande porto crocieristico, ma «ora come mai deve trovare spazio per progetti forti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, seguendo la strada del Decreto Semplificazioni nel quale viene velocizzata la Orte-Civitavecchia». Da qui la necessità di sburocratizzare per garantire competitività e infrastrutture. Oltre alla trasversale, si è parlato quindi del completamento dell'antemurale e i collegamenti di ultimo miglio, già inseriti nel Recovery. Musolino ha puntato poi anche sulla Darsena Energetica Grandi Masse, chiedendo di inserire il finanziamento nell'elenco delle opere da approvare entro giugno. «Le potenzialità sono tante - ha concluso Paita - per rendere davvero questo il porto di Roma». A conclusione del giro sul rimorchiatore, la delegazione e il presidente Musolino sono stati accolti dal saluto da parte dei lavoratori portuali presenti alla banchina 24.



Gaeta, ridisegnate viabilità e mobilità nell' area portuale, Mitrano: Valorizzare risorse di cui disponiamo

Il porto come volano per lo sviluppo di tutta la comunità. Questa la visione del comune di Gaeta che ha messo in cantiere una serie di opere infrastrutturali che daranno un nuovo slancio all' economia del mare. "Gaeta - spiega il Sindaco Cosmo Mitrano - per la sua storia, tradizione e vocazione naturale, fonda la sua economia sul mare. Le tante potenzialità, che offre il territorio, diverse nella loro tipologia produttiva, sono tutte accomunate dal fattore originario a cui sono collegate. Compito della nostra Amministrazione - prosegue il primo cittadino - è quello di valorizzare le risorse di cui disponiamo, promuovendo quelle azioni che siano utili alla crescita del territorio. L' economia del mare è una risorsa su cui abbiamo puntato seguendo un modello collaborativo e sostenibile. Il Porto commerciale "S. D' Acquisto" di Gaeta - aggiunge Mitrano - rappresenta un punto di forza non solo della città. Con i suoi circa 1.300 metri lineari di ormeggio, il porto di Gaeta, è una delle più importanti realtà economico-produttive dell' intera Regione Lazio, riuscendo ad ospitare contemporaneamente tra le 6 e le 7 navi di medio/grande tonnellaggio. Soltanto nell' ultimo anno - conclude Mitrano - per Gaeta, inoltre, sono stati stanziati 33milioni di , fondi europei diretti, che hanno consentito, tra le altre cose, di potenziare il porto commerciale e realizzare una nuova e più funzionale viabilità all' ingresso del Quartiere "La Piaja". Risposte concrete scaturite anche della proficua sinergia tra il Comune ed **Autorità Portuale**. Continueremo pertanto a lavorare - conclude Mitrano - affinché il nostro porto sia pronto ad ospitare anche le grandi navi da crociera e passeggeri. In questi anni, infine, attraverso un' attenta e puntuale programmazione, abbiamo rafforzato l' identità turistica di Gaeta, città dalle grandissime potenzialità che punta a conquistare il suo giusto spazio anche nel settore del turismo crocieristico internazionale". Gli investimenti infrastrutturali che ridisegnano la viabilità e mobilità nell' area **portuale**, rappresentano un elemento di forza per la città e per il suo porto. La strada percorsa è quella giusta, così come sottolineato dall' Assessore ai Rapporti con **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** Massimo Magliozzi. "Come già indicato dal Sindaco Cosmo Mitrano nella conferenza dei servizi - commenta Magliozzi - oggi siamo nella possibilità di poter ottenere dall' **autorità portuale** ulteriori risorse per realizzare un sottopasso che sposti il traffico veicolare pesante. Andremo così a migliorare la qualità della vita dei residenti del quartiere la Piaja, snellendo il traffico in entrata ed uscita della città. Sarebbe opportuno inoltre - aggiunge l' Assessore - che l' Authority acquisisse del terreno nell' area ENI per la realizzazione del retroporto da collegare all' area intermodale in località Bevano ed il porto commerciale. I presupposti ci sono e vedono Gaeta assumere un ruolo cardine per lo spostamento di merci su rotaia, gomme e via mare a beneficio di un vastissimo territorio che abbraccia le regioni del **centro** Italia e soprattutto le province di Latina, Caserta e Frosinone. Sul crocieristico - conclude Magliozzi - stiamo procedendo bene anche grazie all' interessamento del consigliere Pietro Salipante, dobbiamo infine chiudere il cerchio con l' attivazione della linea del freddo che consente al porto "S. D' Acquisto" di movimentare merce alimentare ed ortofrutticola con il Mof di Fondi".



Raffaella Paita a Civitavecchia

Redazione

CIVITAVECCHIA Confronto col presidente Pino Musolino e visita del porto di Civitavecchia per una delegazione parlamentare composta dai capigruppo della IX Commissione permanente della camera dei Deputati (Trasporti) e guidata dal presidente Raffaella Paita. Musolino ha prima illustrato gli elementi critici che non permettono al network laziale di esprimere al massimo le proprie potenzialità, evidenziando i due obiettivi più immediati che si vorrebbero portare a compimento: inserire il porto di Roma nella rete core dei corridoi europei e reperire le risorse finanziarie per le opere infrastrutturali previste a completamento del piano regolatore portuale, convincendo il Governo e il Parlamento dell'opportunità di inserire il porto di Civitavecchia tra le infrastrutture su cui puntare a servizio del Sistema Paese. È stata l'onorevole Paita a sottolineare come il porto di Civitavecchia sia sì un grande porto crocieristico, ma ora come mai deve trovare spazio per progetti forti nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, seguendo la strada del Decreto semplificazioni nel quale viene velocizzata la Orte-Civitavecchia. Oltre alla trasversale, si è parlato quindi del completamento dell'antemurale e i collegamenti di ultimo miglio, già inseriti nel Recovery. Musolino ha puntato poi anche sulla Darsena energetica grandi masse, chiedendo di inserire il finanziamento nell'elenco delle opere da approvare entro Giugno. Le potenzialità sono tante per rendere davvero questo il porto di Roma ha concluso la Paita. E su questo aspetto è stato Musolino a ribadire la necessità, oggi più che mai attuale, di far sì che Civitavecchia venga riconosciuto come porto Core nell'ambito della revisione delle reti Ten-t. Nei giorni scorsi -ha detto- ho anche scritto al neo ministro Giovannini per caldeggiare questa candidatura. Questa deve essere una battaglia per Civitavecchia ed il suo territorio. È incredibile che tra i porti Core non ci sia quello della capitale, scalo che nonostante questo gap, è uno dei porti che ha ottenuto più finanziamenti da parte dell'Europa attraverso le progettazioni del nostro ufficio.



Finanziamento europeo di tre "Seabin Project" a servizio della marineria di Gaeta

Il presidente Pino Musolino: "Un altro intervento per coniugare la tutela ambientale ed il rilancio del comparto della piccola pesca". Civitavecchia, 5 marzo - Ancora un provvedimento concreto dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale** a favore del miglioramento ambientale della sicurezza delle imbarcazioni da pesca all' interno della darsena "Porto Salvo" di Gaeta. Grazie ad un finanziamento europeo che la Regione Lazio ha gestito e concesso, l' Adsp ha concluso in questi giorni l' iter di gara per favorire ulteriormente la sostenibilità ambientale e promuovere la sicurezza degli operatori impegnati in un luogo caratteristico della città storicamente a servizio della marineria di Gaeta. Il progetto si articola in due fasi: la più importante ed innovativa riguarda la fornitura e l' installazione di tre raccoglitori di rifiuti galleggianti con un brevetto australiano, denominati "Seabin Project", in altrettanti punti di maggiore affluenza dei rifiuti all' interno della darsena di Porto Salvo. Questi dispositivi, che hanno ottenuto dall' Adsp importanti riscontri in termini di funzionalità e sostenibilità ambientale anche all' interno del porto canale di Fiumicino, sono costituiti da un cesto raccoglitore immerso nell' acqua che cattura i rifiuti galleggianti di piccolo taglio (da 0 a 60 centimetri) e le microplastiche sino a 2 millimetri. Questo pattumiera galleggiante ed automatizzata è dotata di un filtro separatore che ripulisce l' acqua rimessa in mare e di un sacchetto che, una volta riempito, dovrà essere svuotato dalla ditta concessionaria dell' Adsp per il successivo avvio a discarica del contenuto. Questi impianti inoltre hanno un inesistente impatto ambientale e hanno soprattutto la capacità di assorbire idrocarburi dispersi in galleggiamento ripulendo di fatto lo specchio acqueo della darsena Porto Salvo di Gaeta. L' installazione dei tre "Seabin Project" segue un altro intervento promosso ed appaltato dall' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale**, quello della pulizia dei fondali antistanti la banchina di riva e del molo di sopraflutto della stessa darsena. "Realizzando un primo intervento di manutenzione straordinaria finalizzato al miglioramento degli ormeggi, all' efficientamento energetico degli impianti d' illuminazione e all' installazione dei sistemi di videosorveglianza per aumentare il livello di sicurezza della struttura **portuale** di Gaeta - osserva il presidente dell' Adsp Pino Musolino - è stato possibile constatare lo stato di degrado in cui versava il fondale adiacente le banchine della darsena. La pulizia effettuata è legata sia ai fattori di sicurezza per la navigazione, in quanto il materiale recuperato costituiva un reale intralcio al regolare transito ed ormeggio dei pescherecci, sia alla salvaguardia dell' ecosistema per migliorare la qualità dell' ambiente **portuale** e marino".



L' On. Paita Presidente della Commissione Trasporti in visita al porto di Civitavecchia

Civitavecchia 5 marzo - L' occasione di fare il punto sul **porto** e sul network laziale per il presidente dell' Adsp Pino Musolino è stata la visita, ieri mattina, della delegazione parlamentare composta dai capigruppo della IX Commissione permanente della camera dei Deputati (Trasporti) e guidata dal presidente, l' onorevole Raffaella Paita. I parlamentari - Silvestroni, Nobili, Ficara, Bossio, De Angelis e Battilocchio - si sono prima confrontati con il presidente e poi hanno visitato il **porto** a bordo del rimorchiatore "Sea Rock".

Il Presidente Musolino ha voluto illustrare e spiegare alla delegazione, in maniera puntuale, gli elementi di criticità e dimostrare le potenzialità ancora inespresse di questo sistema portuale, con due obiettivi nell' immediato: inserire il **Porto** di Roma nella rete "core" dei corridoi europei e reperire le risorse finanziarie per le opere infrastrutturali previste a completamento del piano regolatore portuale, convincendo il Governo e il Parlamento dell' opportunità di inserire il **porto** di **Civitavecchia** tra le infrastrutture su cui puntare a servizio del Sistema Paese. «Abbiamo avuto la possibilità - ha spiegato Musolino - di delineare una visione di strategia di quello che vorremmo fare e che senza l' aiuto del Governo rimarrebbe solo un' idea sulla carta». È stata l' onorevole Paita a sottolineare come il **porto** di **Civitavecchia** sia sì un grande **porto** crocieristico, ma «ora come mai deve trovare spazio per progetti forti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, seguendo la strada del Decreto Semplificazioni nel quale viene velocizzata la Orte-**Civitavecchia**». Da qui la necessità di sburocrazizzare per garantire competitività e infrastrutture. Oltre alla trasversale, si è parlato quindi del completamento dell' antemurale e i collegamenti di ultimo miglio, già inseriti nel Recovery. Musolino ha puntato poi anche sulla Darsena Energetica Grandi Masse, chiedendo di inserire il finanziamento nell' elenco delle opere da approvare entro giugno. «Le potenzialità sono tante - ha concluso l' onorevole Paita - per rendere davvero questo il **porto** di Roma». E su questo aspetto è stato Musolino a ribadire la necessità, oggi più che mai attuale, di far sì che **Civitavecchia** venga riconosciuto come **porto** Core nell' ambito della revisione delle reti Ten-T. «Nei giorni scorsi - ha spiegato il presidente - ho anche scritto al neo ministro Giovannini per caldeggiare questa candidatura. Questa deve essere una battaglia per **Civitavecchia** ed il suo territorio. È incredibile che tra i porti Core non ci sia quello della Capitale, scalo che nonostante questo gap, è uno dei porti che ha ottenuto più finanziamenti da parte dell' Europa attraverso le progettazioni del nostro ufficio». La delegazione ed il presidente a conclusione del giro a bordo del rimorchiatore sono stati accolti dal saluto da parte dei lavoratori portuali presenti alla banchina 24. Nella foto 1 , l' On. Raffaella Paita e il Presidente Pino Musolino Nella foto 2 , la delegazione a bordo del rimorchiatore Sea Rock.



Darsena di Levante in pausa

La nuova presidenza del porto di Napoli vuole prima avviare un confronto tra enti locali, lavoratori e cittadini. Tra turismo e commercio, il cantiere ultraventennale non trova soluzione. Mario Calabrese nel Comitato di gestione

Napoli. (P. Bo.). Nuovo stop allo sviluppo della Darsena di Levante del porto di Napoli. A metà febbraio il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Centrale, Andrea Annunziata, ha annullato tramite un provvedimento la delibera firmata a gennaio dal suo predecessore, Pietro Spirito, che indicava una gara per un ulteriore allargamento del futuro terminal container di nuova generazione già in costruzione. «Bisogna che si consultino sui destini di quell'area i rappresentanti della Regione, del Comune, per parti sociali, i cittadini che vivono in un territorio difficile», ha spiegato Annunziata al Corriere del Mezzogiorno. «Forse per fare in fretta - continua - quel confronto finora non c'è stato. Ecco il motivo della revoca del bando. Ripartiremo entro un paio di mesi con le idee più chiare dopo aver ascoltato tutte le componenti in gioco». La gara valeva circa 5,5 milioni di euro. Intanto il sindaco di Napoli, Luigi De Magistris, ha designato Mario Calabrese, ex assessore ai Trasporti del Comune di Napoli, come componente per la Città Metropolitana di Napoli nel Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale. Calabrese è professore ordinario di Regime e protezione dei litorali e Costruzioni marittime all'Università Federico II di Napoli, dipartimento di ingegneria. È componente del consiglio scientifico interuniversitario per la prevenzione dei grandi rischi. Tornando alla Darsena di Levante, quello di Annunziata è l'ultimo atto di un cantiere che va avanti da oltre vent'anni e non riesce a trovare una forma definitiva. Dopo il fallimento del progetto Porto Fiorito, una darsena nautica all'altezza di San Giovanni il cui cantiere è stato inaugurato nel 2011 ma di fatto mai concluso, l'avvio dei dragaggi a ottobre 2017 ha inaugurato una nuova fase dopo anni di stallo (mentre va avanti un contenzioso tra gli imprenditori e l'Adsp per la risoluzione di Porto Fiorito). L'escavo dei fondali ha permesso di proseguire il tombamento delle banchine in costruzione e con esso le fondamenta. Successivamente, ad aprile scorso, è stato avviato uno studio di fattibilità da 2 milioni di euro per l'allargamento ora sospeso il quale, tombando lo spazio prima dedicato a Porto Fiorito, permetterebbe la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria a San Giovanni a Teduccio con moduli da 750 metri, decisamente più competitivi sul mercato rispetto a quello che si potrebbe fare con le dimensioni attuali. Lo scopo è realizzare un terminal container che rispecchi maggiormente le esigenze di mercato, movimentando in potenza fino a due milioni di TEU l'anno. Autorità portuale campana e Rete Ferroviaria Italiana hanno avviato nel 2018 uno studio per capire come realizzare e a quali soggetti far gestire una stazione ferroviaria del genere, subito dopo la darsena Vigliena, vicino la centrale dell'Enel.



Informazioni Marittime

Napoli

Napoli, una passerella per il San Vincenzo. A settembre il progetto

Nei prossimi mesi Cassa depositi e prestiti lavorerà al finanziamento e alla fattibilità di una struttura che bypassi la zona militare

Una passerella pedonale (e ciclabile?) per camminare lungo il molo San Vincenzo, al centro della città di Napoli. Entro settembre uno studio di fattibilità che tenga conto del confronto con enti locali e cittadinanza. Lo ha annunciato Cassa depositi e prestiti nel corso di un convegno dedicato organizzato dall' associazione VivoaNapoli, presieduta da Emilia Leonetti, e dal Propeller Clubs, guidato da Umberto Masucci. Il progetto si basa su un protocollo di intesa con la Città Metropolitana di Napoli e l' Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Centrale. La passerella dovrebbe correre lungo la base della Marina militare, bypassando così il divieto di transito pubblico. La struttura, infatti, serve a sbloccare l' accesso pubblico a un molo storico (circa 2,5 chilometri di lunghezza in mezzo al mare, sommando la parte di epoca borbonica con il prolungamento fatto in epoca moderna) che di fatto può essere già aperto al pubblico ma il cui accesso è impedito dalla presenza alla radice della zona militare. «È importante velocizzare i tempi. Noi collaboriamo ma il Comune deve decidere cosa vuole fare del molo. Poi si passerà all' esecuzione. Il Comune decida presto insieme alle associazioni», commenta il presidente dell' Adsp campana, **Andrea Annunziata**. «Abbiamo firmato un protocollo con Comune e Autorità portuale, prepareremo uno studio di fattibilità ascoltando le parti in causa per sentire le differenti proposte. Sarà pronto entro settembre», rassicura Emanuele Boni, amministratore delegato di Cassa depositi e prestiti immobiliare.



Informazioni Marittime

Napoli

Porto di Napoli, varco Bausan chiuso fino all' 8 marzo

Lavori di manutenzione per l' accesso principale all' autostrada

«In connessione con l' effettuazione di lavori di manutenzione (rifacimento giunti) a cura di Autostrade Meridionali, si comunica la chiusura del varco Bausan in uscita dal **porto di Napoli**, dalle ore 18 di venerdì 5 marzo fino alle ore 6 di lunedì 8 marzo». Lo comunica agli autotrasportatori il dirigente dell' ufficio security dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, Ugo Vestri.



The Medi Telegraph

Salerno

"Sviluppo a Est? Prima il confronto con gli enti locali"

Napoli - Agli inizi di febbraio, Andrea Annunziata, dopo aver guidato i porti di Salerno prima e Catania poi, è approdato alla guida dell' Autorità portuale del del Mar Tirreno Centrale succedendo a Pietro Spirito giunto al termine del suo mandato: 'Ho trovato una realtà portuale molto vivace, ma con diverse

Napoli - Agli inizi di febbraio, Andrea Annunziata, dopo aver guidato i porti di **Salerno** prima e Catania poi, è approdato alla guida dell' Autorità portuale del del Mar Tirreno Centrale succedendo a Pietro Spirito giunto al termine del suo mandato. Presidente, che **porto** ha trovato e quali per lei le priorità da risolvere? 'Ho trovato una realtà portuale molto vivace, ma con diverse problematiche, specialmente di natura infrastrutturale. Dai dragaggi al Molo Beverello, dal Molo di Levante alla viabilità c'è da lavorare tanto e tutte hanno un grado di priorità assoluta. Ho riscontrato inoltre una carenza di organico pur con dirigenti e dipendenti di ottimo livello professionale ma devo dire di aver trovato anche una particolare disponibilità da parte di tutti gli attori di una realtà economica così importante che comprende i porti di Napoli, **Salerno** e Castellammare'. Il **porto** di Napoli viene sempre più consegnato alla città e l'area compresa tra calata Porta Massa e il Beverello, diventerà parte integrante della città limitandosi così al turismo e alla navigazione di corto raggio. Questa sembra una delle preoccupazioni di molti operatori portuali anche alla luce del suo primo provvedimento da presidente, ovvero la revoca in autotutela del bando di gara approvato a gennaio dal suo predecessore, Pietro Spirito, per la progettazione e l'ampliamento della Darsena di Levante: lavori per 5.5 miliardi. Nessuno sviluppo quindi per la zona orientale? 'Napoli, **Salerno** e anche Castellammare sono una entità unica con il mare e i loro porti. La tutela della salute è priorità assoluta per cui la necessaria integrazione **porto**-città sarà assicurata da un' elevata attenzione per la sicurezza e la tutela ambientale. E' così che dal Beverello a Napoli Est, a tutta la costa di competenza dell' Adsp del Mar Tirreno Centrale, insieme a quanti lavorano nelle relative strutture, si creeranno le condizioni per sviluppare sempre di più il settore del turismo e delle merci, sul corto e lungo raggio. Per il futuro della zona orientale ritengo necessario attendere i risultati dell' importante confronto in corso con Comune, Regione, enti territoriali e parti sociali'. Il nuovo presidente del Consiglio, Mario Draghi, punta molto su sostenibilità ambientale e innovazione: che cosa si prevede per lo scalo partenopeo? A che punto è l' elettrificazione delle banchine? 'L' Adsp ha sottoscritto un protocollo d' intesa in attuazione della Direttiva Ue 2016/802 del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi. Quale naturale conseguenza deriva la realizzazione sulla banchina della Calata Porta Massa del **porto** di Napoli di un sistema di alimentazione elettrica delle navi in sostituzione dei generatori di bordo durante la permanenza in **porto**. La proposta è stata già esaminata dalla locale Capitaneria di **Porto**, per i profili strettamente legati alla navigazione, mentre il progetto, presentato da EnelSi, prevede la realizzazione, lungo la banchina Calata Porta di Massa, di colonnine di connessione elettrica per l' alimentazione delle unità navali'. Il futuro dei porti si gioca sempre più sulla logistica e sulla zona economica speciale: che cosa si prevede per Napoli e per **Salerno**? 'I porti hanno un ruolo determinante nella moderna logistica. Con il corridoio Scandinavo-Mediterraneo, in parallelo con lo sviluppo delle Zone economiche speciali, la Campania potrà svolgere un ruolo strategico per uno sviluppo economico ed occupazionale senza precedenti. Per la Zes, già approvata, che comprende i porti di Napoli, **Salerno** e Castellammare oltre ai retroporti ed alle Asi per un totale di 5.000 ettari, stiamo aspettando la nomina del





The Medi Telegraph

Salerno

lamentano che il porto di Napoli non abbia una banchina pubblica, lei cosa risponde? 'Nel corso degli anni è stata fatta una scelta di campo nel porto di Napoli, rilasciando concessioni di lungo periodo che riservano legittimamente, l' utilizzo delle banchine operative ad alcuni terminalisti. Questo certamente ha determinato un deficit rispetto alla possibilità di accesso al porto per nuove iniziative. Tuttavia, già nei primi giorni di attività, il tema è stato affrontato operando una prima valutazione sui margini di operatività ancora esistenti per spazi da aprire al mercato (anche in relazione ad alcune richieste di operatori); ma soprattutto si è ritenuto utile avviare un tavolo di confronto preliminare con la locale Autorità Marittima, per una valutazione generale anche per gli inevitabili riflessi sulla security e la viabilità portuale, così da esaminare eventuali opportunità, garantendo, nel contempo, la massima partecipazione di tutte le imprese interessate a sviluppare nuovi traffici nel porto di Napoli'. Lei ha guidato il porto di Salerno dal 2012 al 2016, che cosa risponde a quegli imprenditori che temono lei possa favorire lo scalo salernitano a discapito di quello napoletano? 'Non esiste una preoccupazione del genere. Seppure io sia un modesto manager, ho ben chiare le potenzialità di crescita di Napoli e Salerno e di tutta la portualità campana. Se riusciamo a portare avanti i nostri programmi, entrambi gli scali, non avranno spazi sufficienti per accogliere tutto il traffico crocieristico e delle merci. Per quest' ultime, per fortuna, abbiamo un ottimo retroporto con gli interporti di Marcianise e Nola. D' altronde, è il mercato che decide quale infrastruttura della logistica utilizzare. Noi abbiamo il dovere di modernizzare i nostri porti. Il resto lo faranno gli imprenditori con le loro attività commerciali'.

SVILUPPO NELLE SCORSE ORE LA COMUNICAZIONE DELL' ON. D' AT TIS

Pontile a briccole nel porto Ora c' è la «Via» dal Ministero

Il Ministero della Transizione Ecologica ha emesso un provvedimento di VIA (Valutazione di impatto ambientale) per la realizzazione di un pontile a briccole nel porto di Brindisi. «Finalmente arriva anche questa buona notizia per un porto che è al servizio dell' intero Salento», afferma il parlamentare brindisino Mauro D' Attis (Forza Italia). «Grazie a questa opera - aggiunge il parlamentare brindisino -, infatti, sarà possibile potenziare gli ormeggi per la navi ro-ro a Costa Morena Ovest e quindi rendere più competitiva la struttura portuale brindisina. Siamo di fronte ad un nuovo corso da parte di chi è deputato al rilascio di autorizzazioni così importanti da cui dipende lo sviluppo di un intero territorio. Adesso non bisognerà perdere un solo istante per dare vita all' in.



Via libera dal ministero «Sì al pontile a briccole»

Il provvedimento di Via è stato emesso dal dicastero della Transizione energetica L'opera a Costa Morena Ovest consentirà di potenziare gli ormeggi per la navi ro-ro

Il ministero per la Transizione ecologica ha concluso positivamente la Valutazione di impatto ambientale per il pontile a briccole, parte di un insieme di opere portuali che è stato spesso oggetto di dibattito politico e non solo. La procedura per l'infrastruttura portuale si è conclusa nella giornata di ieri: il progetto prevede, come ricorda anche la nota con cui è stata comunicata la decisione, di realizzare un pontile di attracco per navi Ro-Ro perpendicolare alla banchina, anche perché si sottolinea che proprio questa tipologia di traghetto attualmente attracca direttamente alla banchina. Secondo l'opinione del Ministero, l'impianto sarà finalizzato esclusivamente al miglioramento delle condizioni di sicurezza durante lo svolgimento delle attività di carico/scarico delle imbarcazioni attraccate, non introducendo alcuna modifica alla funzione del Piano regolatore portuale, confermando la tipologia di traffico esistente. Oltre a questo, il pontile non causerà un incremento delle emissioni atmosferiche ed acustiche da parte delle navi, in quanto non varia il numero degli accosti e la tipologia delle navi che possono essere ormeggiate. Altro riferimento va alla distanza tra le aree del Sito di interesse comunitario e quelle dove sarà realizzata l'infrastruttura, che non appare in contrasto con la conservazione di quelle specifiche zone. Sempre in tema ambientale, è prevista anche la messa in atto di misure di mitigazione e controllo dei possibili effetti sull'ambiente. Complessivamente, quindi, il dicastero di via Cristoforo Colombo dice che ritiene di poter escludere il verificarsi di potenziali impatti ambientali significativi e negativi legati alla realizzazione e all'esercizio del pontile. Le conclusioni del Ministero, quindi, sembrano riprendere anche le motivazioni che hanno spinto l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale, in qualità di proponente, a presentare la proposta progettuale, a partire dalla necessità di garantire più sicurezza nelle operazioni di attracco delle Ro-ro. Più nel dettaglio, le parole dell'Authority sottolineavano che il progetto definitivo, quindi, si configura come un miglioramento del rendimento e delle prestazioni ambientali dell'accosto di Costa Morena Ovest, anche in termini di miglioramento delle condizioni di sicurezza rispetto a condizioni meteorologiche avverse. Tra le altre considerazioni dell'Adspmam, si dice che l'intervento oltre a non determinare un cambiamento nella tipologia di traffico navale, così come degli obiettivi del Prp in vigore, non provocherebbe una variazione piano-altimetrica o batimetrica (relativa alla profondità del fondale, ndr). Il provvedimento di Via per il pontile a briccole segue di pochi giorni al parere favorevole del Ministero della Cultura nella procedura di Valutazione di impatto ambientale per la cassa di colmata. La conclusione della procedura, inoltre, ha registrato anche la soddisfazione da diversi ambienti: la viceministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Teresa Bellanova spiega che quanto ottenuto conferma «la strategicità delle infrastrutture portuali per quella città, la Puglia e più in generale il Mezzogiorno». Bellanova sottolinea che grazie al pontile «sarà possibile rendere più competitiva la struttura portuale brindisina concorrendo a rafforzare la vocazione di questa città, contribuendo alla crescita e allo sviluppo dell'intero Salento». Il viceministro rimarca che «il sostegno e il potenziamento delle filiere logistiche territoriali,



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

anche con particolare riferimento all' intermodalità delle merci, deve poter rappresentare per i territori del Mezzogiorno uno snodo non più rinviabile, per la crescita economica, la specializzazione produttiva, la qualità territoriale, quella garanzia dei diritti di cittadinanza così spesso invocati». F.Tri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Patroni Griffi: «Un investimento strategico per lo scalo»

Il rilascio della procedura di Via, da parte del neonato Ministero per la Transizione ecologica, per la realizzazione di un pontile a briccole nel porto brindisino ha suscitato reazioni trasversali. Innanzitutto, il presidente dell'Autorità di **Sistema portuale** del Mar Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi, che sul proprio profilo Facebook parla di una delle opere più importanti e strategiche per il rilancio dello scalo di Brindisi, in quanto finalmente gli ormeggi potranno avvenire in sicurezza senza mettere a rischio passeggeri, equipaggi, piloti ed ormeggiatori. Per Patroni Griffi «un futuro per lo scalo di Brindisi (e direi per l'intero Salento) è finalmente possibile» ed in conclusione si dice fiducioso che «insieme a chi non si rassegna al declino è possibile scrivere un finale diverso». Nel dibattito politico, le reazioni sono arrivate da parti diverse. Oltre alla soddisfazione della viceministro alle Infrastrutture ed ai Trasporti, Teresa Bellanova, c'è anche quella del parlamentare brindisino di Forza Italia Mauro D' Attis che, in più occasioni, aveva sollevato la questione delle opere portuali. «Finalmente è il commento - arriva anche questa buona notizia per un porto che è al servizio dell'intero Salento». Per il parlamentare azzurro grazie a questa opera «sarà possibile potenziare gli ormeggi per la navi ro-ro a Costa Morena Ovest e quindi rendere più competitiva la struttura **portuale** brindisina». D' Attis intravede anche «un nuovo corso da parte di chi è deputato al rilascio di autorizzazioni così importanti da cui dipende lo sviluppo di un intero territorio». L'invocazione finale è a non perdere «un solo istante per dare vita all'intervento infrastrutturale». Sempre sui social il consigliere comunale del Partito repubblicano Gabriele Antonino ha passato in rassegna le ultime opere approvate per il porto (le zone franche di Capobianco e Costa Morena, la Via del Mibact per la cassa di colmata e lo stesso pontile a briccole) chiudendo con un elogio tra l'ironico ed il polemico (verso l'attuale amministrazione) a Patroni Griffi, definito Un sindaco... finalmente. R.Gra. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Avanti con progetti e cantieri Così possiamo frenare la crisi»

Il presidente di Confindustria Lippolis fiducioso anche dopo l'incontro in Comune «Edison ha già modificato la proposta iniziale accogliendo le richieste arrivate dal territorio»

Francesco RIBEZZO PICCININ Nonostante qualche polemica, quella di mercoledì è stata per Edison una giornata positiva. Tanto che l'azienda sembra sempre più convinta della possibilità di realizzare a Brindisi il progetto di deposito costiero small-scale di gas naturale. «È andato tutto bene. Come previsto, l'azienda sottolinea il commissario di Confindustria Brindisi Gabriele Menotti Lippolis ha incontrato il sindaco, i capigruppo e le istituzioni locali. La cosa più importante emersa in questi incontri è stato il fatto che rispetto alla versione precedente del progetto, Edison ha modificato le previsioni tenendo presenti le varie richieste che sono arrivate dal territorio. Un atteggiamento che io reputo maturo e responsabile, di chi entra in un territorio in punta di piedi, con rispetto». Ma più che le modifiche progettuali, per il commissario di Confindustria c'è da sottolineare la differenza sostanziale tra carburanti tradizionali e gas naturale. «Parliamo evidenza del venti per cento in meno di Co2, Pm10 praticamente azzerato, Nox e Sox drasticamente ridotti. Per non parlare della riduzione del rumore dei motori. Quelli alimentati a gnl, infatti, sono molto più silenziosi e dunque si registra anche una riduzione dell'inquinamento acustico». Una doppia vittoria dunque, dal punto di vista ambientale, per Lippolis. «Se qualche anno fa dice infatti ci avessero detto che questa a Brindisi sarebbe stata una prospettiva reale, avremmo gioito. Come del resto fanno in altri Paesi e in altre parti d'Italia». Ma il numero uno degli industriali brindisini si dice convinto che questo investimento sia un bene anche dal punto di vista dell'economia e non solo dell'ambiente. «Credo che questo deposito di gnl voluto da Edison sostiene infatti rappresenti una grande opportunità per la città di Brindisi e la sua provincia». Il capoluogo messapico, infatti, è tra i principali protagonisti in Italia della decarbonizzazione. Una transizione che è già iniziata e che culminerà nei prossimi anni. «Considerato sottolinea il commissario di Confindustria che in questo momento siamo protagonisti di un cambiamento epocale e che con le Zes e le Zone franche doganali ci sarà un incremento del traffico portuale, la possibilità che sia il trasporto su gomma che quello marittimo, grazie all'utilizzo del gas naturale, possano inquinare meno, per me è una grande svolta e una vittoria». Tra l'altro, sostiene Lippolis, investimento chiama investimento. «Gli ultimi dati Istat ricorda il commissario di Confindustria ci dicono che in questo momento in Italia ci sono un milione di poveri in più rispetto allo scorso anno. Alla luce di questi dati, credo che un territorio debba preoccuparsi di cercare di attrarre investimenti green ed ecosostenibili come lo è questo. Dobbiamo quindi cominciare a lavorare tutti insieme per una grande opera di marketing territoriale. Tutti, ognuno nel suo ruolo, in modo da poter attirare investimenti come questo e creare buona occupazione sul nostro territorio». Grande soddisfazione, infine, anche per il via libera alle opere portuali in particolare cassa di colmata e pontile a bricole giunto nelle scorse ore. «Quegli interventi ricorda infatti Lippolis erano parte integrante di quel documento che avevamo consegnato alla professoressa Paola Balducci, delegata dalla sottosegretaria del ministero dello Sviluppo economico Alessandra Todde a seguire il tavolo di crisi di Brindisi. Speriamo, dunque, che questi interventi di fondamentale importanza per il porto si realizzino al più presto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Brindisi

PORTO DI BRINDISI - ARRIVA LA VIA PER IL PONTILE A BRICCOLE - D' ATTIS (F.I.): FINALMENTE UN FUTURO DIVERSO E' POSSIBILE!

Redazione

Il Ministero della Transizione Ecologica ha emesso un provvedimento di VIA (Valutazione di impatto ambientale) per la realizzazione di un pontile a briccole nel porto di Brindisi. Finalmente arriva anche questa buona notizia per un porto che è al servizio dell'intero Salento. afferma il parlamentare brindisino Mauro D'Attis (Forza Italia) Grazie a questa opera, infatti, sarà possibile potenziare gli ormeggi per la navi ro-ro a Costa Morena Ovest e quindi rendere più competitiva la struttura portuale brindisina. Siamo di fronte ad un nuovo corso da parte di chi è deputato al rilascio di autorizzazioni così importanti da cui dipende lo sviluppo di un intero territorio. Adesso non bisognerà perdere un solo istante per dare vita all'intervento infrastrutturale.



Shipping Italy

Brindisi

Patroni Griffi sotto indagine a Brindisi per il terminal Le Vele

Il presidente dell'**AdSP** del Mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e altre cinque persone risultano indagate a Brindisi nell'ambito di un'indagine che ruota attorno alla realizzazione del terminal passeggeri Le Vele. Le altre persone finite nel mirino degli inquirenti sono Mario Valente, già commissario straordinario della port authority e ufficiale della Capitaneria di porto, il dirigente dell'Autorità portuale di Brindisi, Francesco Di Leverano, il direttore dei lavori Cristian Casilli, e gli imprenditori Devis Rizzo e Francesco Caroli. A rendere nota l'esistenza dell'inchiesta, secondo quanto riporta l'Ansa, è stata la notifica agli indagati della richiesta di proroga delle indagini preliminari della Procura di Brindisi, coordinate dal pm Raffaele Casto. Le accuse contestate a vario titolo sono: esecuzione di interventi di trasformazione urbanistica ed edilizia in assenza di accertamento di conformità, in assenza di autorizzazione, lottizzazione abusiva. Nel corso dell'indagine è stato ascoltato come persona informata dei fatti anche il sindaco della città, Riccardo Rossi. Insomma a Brindisi non si vuole che il porto si infrastrutturi ha commentato Patroni Griffi in un post pubblicato sul suo profilo Facebook. Mi contestano un abuso edilizio per una opera (Terminal Le Vele) non solo i cui lavori erano ripresi prima del mio insediamento, ma sulla cui legittimità si sono stratificate due sentenze del Tribunale di Brindisi (di cui una passata in giudicato), e il parere di numerose commissioni tecniche e finanche provvedimenti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il commento del vertice della port authority prosegue evidenziando che tra le motivazioni per la proroga delle indagini sia addotta la non condivisione della recente sentenza del Consiglio di Stato (come noto supremo organo della giustizia amministrativa), dacché, sulla scorta della convinzione espressa dall'avvocato del Comune (parte soccombente) la sentenza (passata in giudicato) sarebbe erronea (sic) Quando pensi di averle viste davvero tutte .



Tempi record a Brindisi per la Zona Franca ENEL

BRINDISI Il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) Marcello Minenna ha approvato la perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD) di Brindisi, situata nella zona industriale retro portuale, in alcune aree di Brindisi Nord retrostanti la banchina di Costa Morena, come candidata dal Comitato di Indirizzo della Zona Economica Speciale (ZES) adriatica. Si conclude così, in tempi rapidissimi, il lavoro sinergico svolto da Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ed Enel per l'istituzione, dopo Capobianco, della seconda Zona Franca Doganale a Brindisi, in un'area di circa 200.000 metri quadrati, già infrastrutturata e pronta per ricevere nuovi investimenti produttivi che sostengano i livelli occupazionali dell'indotto, creando ulteriori opportunità di crescita e di sviluppo. Sono stati individuati ampi spazi strategici non più utili all'attuale configurazione energetica, funzionali alla realizzazione di attività di deposito e logistiche nell'ambito della ZFD. Un processo ispirato a principi di sostenibilità che non comporterà alcun impatto ambientale, atteso che saranno convertite a

nuova vita strutture già esistenti, e che valorizzerà competenze e asset già attivi e proficui, applicando i principi cardine dell'economia circolare. Disporre di una zona franca in area portuale è una opportunità fondamentale per gli operatori economici, commenta il presidente di AdSP MAM Ugo Patroni Griffi non solo è possibile differire il momento impositivo doganale, ma anche gestire in sospensione di imposta la filiera logistica. Siamo riusciti ad includere nella Zona Franca Doganale aree estese e inutilizzate quali Capobianco e Costa Morena, decuplicando significativamente l'attrattività dello scalo brindisino. Non solo. Sostituendo l'industria con l'industria riusciamo a sostenere fortemente l'occupazione, evitando la perdita di risorse, e a rilanciare l'economia del porto di Brindisi, cogliendo a pieno le opportunità offerte dalla transizione energetica. Le amministrazioni dello Stato devono fare sistema per valorizzare al massimo il sistema portuale nazionale, mettendolo in connessione con la rete di trasporto ferroviario e gli assi logistici intermodali europei e transeuropei, commenta il direttore generale di ADM Marcello Minenna, Ciò significa anche rendere le nostre infrastrutture attrattive di nuovi investimenti produttivi, selezionati dal mercato anche per la loro sostenibilità energetica e ambientale. ADM accompagna i Comitati di Indirizzo delle ZES e le Autorità di Sistema Portuale in questo processo di miglioramento congiunto, che investe in primo luogo i porti ma che, in realtà, riguarda l'intero sistema logistico e produttivo nazionale. Solo il radicamento e la conoscenza delle realtà locali consente di promuovere e realizzare una collaborazione così concreta tra amministrazioni pubbliche e operatori economici, capace di incidere positivamente sul tessuto produttivo territoriale, dichiara il direttore territoriale ADM Puglia, Molise e Basilicata, Marco Cutaia.



Crociere, il cambio di rotta Msc ora punta su Taranto

Dal 5 maggio il porto ionico sarà tappa del tour Mediterraneo Patroni Griffi: «Brindisi soffre un pò perché non è strutturato»

TARANTO «In una situazione straordinaria come questa che tutti stiamo vivendo ci piace l'idea di aggiungere destinazioni nuove nelle nostre crociere. Una di queste è Taranto». Parole incoraggianti e perfettamente in linea con la vocazione turistica del territorio ionico e con il progetto di riconversione economica alla quale il capoluogo punta nei prossimi anni. Le pronuncia Leonardo Massa, country manager Italia di Msc Crociere, una delle Compagnie di navigazione più effervescenti nel panorama internazionale, pronta a scrollarsi di dosso le catene della pandemia. «Nello scouting fatto a Taranto nei mesi scorsi - dice - abbiamo verificato che ci sono cose interessanti da vedere ed escursioni sia in città sia nell'entroterra molto suggestive. Per questa ragione l'abbiamo inserita in modo permanente nell'itinerario della crociera Mediterraneo che farà scalo nel porto tarantino il 5 maggio. Le dico che l'industria delle crociere è ferma dal marzo 2020 - continua - noi siamo stati i primi a ripartire ad agosto dell'anno scorso adottando un protocollo straordinario che ci ha permesso di far viaggiare finora quarantamila persone. Certo la pandemia incombe su tutti noi, ma ogni giorno conviviamo con le sue conseguenze. Noi siamo fiduciosi che le cose andranno avanti e che saremo nelle condizioni di offrire questa nuova destinazione». Il country manager spazza via ogni dubbio. «Taranto è entrata nello scenario e nei circuiti di Msc Crociere, quindi sono ottimista per il futuro. Anche nella malaugurata ipotesi che il Covid modifichi i nostri programmi Taranto rientrerà in ogni caso nelle nostre proposte». Poi così conclude: «Noi stiamo lavorando con grande entusiasmo. Poi, ovviamente, questo progetto dovrà trovare la sua verifica nelle risposte del territorio e dei crocieristi». Da mercoledì 5 maggio, quindi, Taranto diventerà una delle tappe settimanali della crociera «Mediterraneo» per il 2021. Approderà l'ammiraglia Seaside, varata nel 2017, 153 mila tonnellate di stazza lorda e capienza massima di circa 5300 passeggeri. È una delle navi più innovative e sostenibili di tutta la flotta della Compagnia italo-svizzera. Toccherà, oltre Taranto, i porti di Genova, Civitavecchia, Siracusa e La Valletta e i crocieristi potranno imbarcarsi nel porto a loro più comodo da raggiungere. Dopo il lungo stop imposto dalla pandemia lo scalo tarantino rientra nel circuito delle crociere allargando l'offerta turistica. Legittima l'euforia del sindaco Rinaldo Melucci al quale fa da sponda il dinamismo del presidente dell'Authority Sergio Prete. «Taranto è tornata attraente per il mercato internazionale - commenta il sindaco - e siamo sicuri che insieme a tutti gli stakeholder locali faremo un grande lavoro per assicurare la piena soddisfazione di operatori e visitatori, di questa compagnia come delle altre già attese a Taranto per l'estate 2021. È una delle sfide cruciali che abbiamo per consolidare un modello di sviluppo alternativo e sostenibile, oggi è una giornata molto importante per Taranto». Dal canto suo Prete conferma che «il recente cammino intrapreso dallo scalo ionico verso la diversificazione delle funzioni e lo sviluppo dell'attività crocieristica sta producendo importanti risultati, grazie alla forte sinergia con il Comune di Taranto. Si tratta di uno dei risultati tangibili del dialogo costante avviato tra il porto e la città attraverso le voci istituzionali rappresentative di Taranto e del suo scalo». Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Authority del basso Adriatico, ammette che tutti i calendari delle Compagnie sono giocoforza provvisori. Dice: «I nostri porti meridionali sono inseriti





Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)

Taranto

nei programmi, a Bari sono previsti sino alla fine di dicembre 218 attracchi, la speranza è di uscire presto da questa situazione e mantenere le attività calendarizzate». Così conclude: «Brindisi soffre un po' perché non è ben strutturata. In tempi non pandemici non era un problema, oggi c'è assoluto bisogno di una stazione marittima attrezzata per i controlli anti Covid e per la sicurezza».

Progetti e occasioni di sviluppo sinergia tra Comune e Regione

Confronto con l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Delli Noci

I commercianti, l' **autorità** di **sistema portuale**, il Comune di Taranto e le ceramiche di Grottaglie. Giornata fitta di appuntamenti in provincia di Taranto per l'assessore regionale allo sviluppo economico Alessandro Delli Noci che è stato accompagnato dal consigliere Gianfranco Lopane in una serie di incontri. Al Comune, in particolare, c'è stato un confronto fitto sui temi della diversificazione produttiva, della internazionalizzazione, delle infrastrutture asservite alle filiere commerciali, della valorizzazione delle eccellenze ioniche, dell'innovazione tecnologica e del sostegno alle nuove generazioni con il sindaco Rinaldo Melucci e l'assessore allo sviluppo economico Fabrizio Manzulli. «Delli Noci si legge in una nota del Comune ha condiviso con il primo cittadino ionico le prospettive a breve -medio termine dell'assessorato, che ha in programma di inaugurare una stagione di proficue iniziative amministrative, specie per i giovani, con numerosi focus affini al piano di transizione ecologica, economica ed energetica del Comune di Taranto». «Siamo davvero lieti di questa visita a Taranto dell'assessore Delli Noci - le parole del sindaco Melucci - perché riconosciamo nel suo entusiasmo e nella sua competenza lo stesso approccio che abbiamo avuto nel far ripartire la città. Sul tavolo ci sono tanti progetti, obiettivi del tutto comuni, bandi destinati ai giovani tra i 18 e i 27 anni per innescare nuove idee imprenditoriali, azioni mirate ad aumentare il grado di innovazione e resilienza del territorio, a favorire l'accoglienza turistica e le nostre vocazioni più autentiche, a far tornare in Puglia le giovani menti che si stanno esprimendo con successo altrove. Abbiamo avuto modo di discutere anche di alcune criticità nella governance dei nostri sistemi economici, di ciò che possiamo insieme correggere, per esempio in termini di connettività del nostro territorio alle reti nazionali, siamo fiduciosi che da questo punto di vista un contributo razionale potrà giungerci dal redigendo masterplan per la Terra d'Otranto. All'assessore Delli Noci abbiamo perciò confermato tutta la nostra disponibilità a collaborare, siamo certi che si stia avviando una stagione di grandi opportunità per la nostra terra e per le nuove generazioni». Tanti i temi posti all'attenzione di Delli Noci dai dirigenti di Confcommercio, guidati dal presidente provinciale Leonardo Giangrande. Nell'incontro si è parlato di commercio, innovazione, credito, ristori, e protocolli e percorsi da individuare per consentire la ripartenza delle imprese la ricerca delle soluzioni per i settori particolarmente colpiti nel primo anno di convivenza con il Covid. «Resta tutta da riprendere ed analizzare la vertenza del settore moda, in merito alla quale la visione di Federmoda - si legge in una nota - è più spinta su le misure di sostegno economico alle imprese al dettaglio del settore (uno dei più colpiti dal rallentamento delle vendite), e differisce dalla idea di cura ipotizzata dal neo assessore, più orientata invece su l'innovazione, gli eventi promozionali ed il marketing». Tra le altre notizie anticipate da Delli Noci la riapertura del Microprestito, il sostegno alle imprese in crisi di liquidità che hanno avuto perdite ingenti rispetto ai fatturati degli anni precedenti, misure per le start up innovative (Nidi) con particolare riguardo ai giovani ed alle donne. [Red. Tar.]



O Sabato 6 marzo 2021 info@quotidianodelsud.it INFRASTRUTTURE Nota congiunta di Camere di Commercio, Province e Comuni

Mobilizzazione di sei enti per i porti

«Potenziare i porti di Crotonese e Corigliano Rossano e basta commissariamento»

CROTONE - Sinergia tra la Camera di commercio di Cosenza, la Camera di commercio di Crotonese, la Provincia di Cosenza, la Provincia di Crotonese, il Comune di Corigliano-Rossano ed il Comune di Crotonese in una forte azione a sostegno di una logica che veda come protagonista dello sviluppo economico della nostra regione l'intero **sistema portuale** calabrese. I sei enti stanno facendo squadra per operare in forte collaborazione nella realizzazione di iniziative volte al rilancio delle strutture portuali a partire dai due importanti porti di Corigliano -Rossano e Crotonese. «Diventa necessario - è detto in una nota congiunta degli enti - affrontare la questione del Commissariamento dell'**Autorità** di **Sistema portuale** del Tirreno meridionale di Gioia Tauro, che si protrae ininterrottamente, senza soluzione di continuità, dal 2015 rendendola, unica struttura in Italia, a non aver mai visto la nomina di un presidente, a partire dalla riforma del 2016». Gli Enti sollecitano, pertanto, al Governo, l'individuazione di un presidente, in modo da poter garantire «una sensibilità parimenti distribuita per tutti i territori che abbiano un porto aderente all'**Autorità** di **Sistema portuale** del Tirreno meridionale». In secondoluogo, le istituzioni cosentine e crotonesi chiedono anche all'**Autorità portuale** di Gioia Tauro la convocazione del Comitato **Portuale** avente all'ordine del giorno la discussione circa la situazione porti di Corigliano -Rossano e Crotonese, e nello specifico le varianti ai rispettivi Psp e la verifica dei progetti inseriti nel piano triennale delle Opere pubbliche per i due porti. «L'applicazione delle previsioni di cui all'art. 33 del decreto Milleproroghe 2020, la situazione di arretratezza e di carenze infrastrutturali che caratterizzano i due porti, in uno alle ripetute lamentele di tutti gli stakeholders -ci impongono di richiedere con urgenza la convocazione del Comitato **portuale**, con all'Ordine del giorno quanto in oggetto" e nello specifico, rispetto al Piano operativo triennale delle Opere pubbliche "si chiede la predisposizione di un documento di dettaglio, con evidenza puntuale, del livello di progettazione e di finanziamento di ogni singolo intervento inserito nella programmazione 2015 -2020 per i porti di Corigliano -Rossano e Crotonese». Una forte collaborazione istituzionale, dunque, fra i sei enti locali, a sostegno del potenziamento di due infrastrutture dalle grandi potenzialità che potrebbero dare, se potenziate e valorizzate, un grande contributo a sostegno dello sviluppo economico e sociale dei territori che si affacciano sul versante ionico e delle intere province di Cosenza e Crotonese.



Variante al Prg del Porto Incarico ai progettisti

Crotone Passi avanti nel percorso per l' approvazione di una variante al Piano regolatore del porto di Crotona. L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro ha infatti incaricato alcuni progettisti per realizzare una «tavola definitiva» con le modifiche per adeguare, alle esigenze odierne, lo strumento urbanistico marittimo. L' elaborato dovrà essere consegnato entro due mesi, per poi essere discusso con l' intera comunità **portuale** crotonese. Di questo s' è parlato ieri in un incontro che s' è tenuto alla Capitaneria di porto di Crotona, indetto dal commissario straordinario dell' **Autorità portuale**, Andrea Agostinelli. Attorno allo stesso tavolo, si sono ritrovati il comandante della Guardia costiera Vittorio Aloi, i vertici dell' **Autorità portuale** (il segretario generale Pietro Preziosi, la responsabile del settore legale Simona Scarcella, il dirigente delle Aree periferiche, Giovanni Piccolo, e la dirigente dell' Area tecnica Carmela De Maria), i deputati Elisabetta Barbuto e Sergio Torromino, il sindaco di Crotona Vincenzo Voce, affiancato dall' assessore comunale all' Urbanistica Ilario Sorgiovanni, e il commissario della Camera di commercio crotonese Alfio Pugliese. Nel corso della riunione, come viene riportato in una nota dell' **Autorità portuale**, «sono state illustrate le strategie per la predisposizione tecnico-funzionale dell' adeguamento del piano regolatore **portuale**», mirato a mettere in piedi «un complessivo progetto di sviluppo integrato dei diversi settori economici portuali». Agostinelli, si legge nella nota, «ha illustrato le principali linee guida da seguire per la disposizione del documento di pianificazione **portuale**, al fine di migliorare la funzionalità dell' intera infrastruttura, con specifica attenzione al settore cantieristico, peschereccio, alla crocieristica e al diporto». A margine dell' incontro, gli operatori portuali hanno manifestato ai dirigenti dell' **Autorità** le loro esigenze e difficoltà dovute alla mancata riqualificazione del porto. a. m. Del piano regolatore si è discusso in un incontro nella Capitaneria.



Porto di Gioia Tauro: riunione su proposte di variante al Piano regolatore

(FERPRESS) **Gioia Tauro**, 5 MAR Per discutere delle proposte di variante al Piano regolatore del **porto di Crotone** si è tenuta, questa mattina, una riunione presso la sede della Capitaneria di **porto di Crotone**, indetta dal commissario straordinario dell'Autorità portuale di **Gioia Tauro**, Andrea Agostinelli, e ospitata del comandante della Capitaneria di **Porto di Crotone**, Vittorio Aloi. Presenti all'incontro, anche, il segretario generale Pietro Preziosi, la responsabile del settore legale Simona Scarcella, il dirigente delle Aree Periferiche, Giovanni Piccolo, e la dirigente dell'Area Tecnica Carmela De Maria. Hanno preso parte all'incontro l'on. Elisabetta Maria Barbuto e l'on. Sergio Torromino, il sindaco di **Crotone** Vincenzo Voce, insieme all'assessore comunale all'Urbanistica, Ilario Sorgiovanni, e al commissario della Camera di Commercio crotonese Alfio Pugliese. In un'atmosfera di piena collaborazione, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha illustrato le proposte di modifica al Piano regolatore portuale di **Crotone**, al fine di definire un complessivo progetto di sviluppo integrato dei diversi settori economici portuali. Nello specifico, sono state illustrate le strategie per la predisposizione tecnico-funzionale dell'adeguamento del piano regolatore portuale. Agostinelli ha, quindi, illustrato le principali linee guida da seguire per la disposizione del documento di pianificazione portuale, al fine di migliorare la funzionalità dell'intera infrastruttura, con specifica attenzione al settore cantieristico, peschereccio, alla crocieristica e al diporto. Nel corso della riunione, si è successivamente tenuto un ampio dibattito tra i presenti che hanno voluto manifestare ad Agostinelli e ai membri dell'Autorità portuale le esigenze degli operatori portuali crotonesi. La riunione si è conclusa con la decisione di dare incarico ai progettisti della realizzazione di una tavola definitiva di variante al piano regolatore portuale di **Crotone**, che dovrà essere consegnata entro due mesi e che sarà discussa con l'intera comunità portuale di **Crotone**.



Piano regolatore del porto di Crotona

CROTONE Per discutere delle proposte di variante al Piano regolatore del porto di Crotona si è tenuta, questa mattina, una riunione nella sede della Capitaneria di porto di Crotona, indetta dal commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, e ospitata del comandante della Capitaneria di Porto di Crotona, Vittorio Aloi. Presenti all'incontro, anche, il segretario generale Pietro Preziosi, la responsabile del settore legale Simona Scarcella, il dirigente delle Aree Periferiche, Giovanni Piccolo, e la dirigente dell'Area Tecnica Carmela De Maria. Hanno preso parte all'incontro l'on. Elisabetta Maria Barbuto e l'on. Sergio Torromino, il sindaco di Crotona Vincenzo Voce, insieme all'assessore comunale all'Urbanistica, Ilario Sorgiovanni, e al commissario della Camera di Commercio crotonese Alfio Pugliese. In un'atmosfera di piena collaborazione, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha illustrato le proposte di modifica al Piano regolatore portuale di Crotona, al fine di definire un complessivo progetto di sviluppo integrato dei diversi settori economici portuali. Nello specifico, sono state illustrate le strategie per la predisposizione tecnico-funzionale dell'adeguamento del piano regolatore portuale. Agostinelli ha, quindi, illustrato le principali linee guida da seguire per la disposizione del documento di pianificazione portuale, al fine di migliorare la funzionalità dell'intera infrastruttura, con specifica attenzione al settore cantieristico, peschereccio, alla crocieristica e al diporto. Nel corso della riunione, si è successivamente tenuto un ampio dibattito tra i presenti che hanno voluto manifestare ad Agostinelli e ai membri dell'Autorità portuale le esigenze degli operatori portuali crotonesi. La riunione si è conclusa con la decisione di dare incarico ai progettisti della realizzazione di una tavola definitiva di variante al piano regolatore portuale di Crotona, che dovrà essere consegnata entro due mesi e che sarà discussa con l'intera comunità portuale di Crotona.



Proposte di variante al Piano regolatore del porto di Crotonese, riunione operativa alla Capitaneria di porto

Redazione ReggioTV

Per discutere delle proposte di variante al Piano regolatore del porto di Crotonese si è tenuta, questa mattina, una riunione presso la sede della Capitaneria di porto di Crotonese, indetta dal commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, e ospitata del comandante della Capitaneria di Porto di Crotonese, Vittorio Aloï. Presenti all' incontro, anche, il segretario generale Pietro Preziosi, la responsabile del settore legale Simona Scarcella, il dirigente delle Aree Periferiche, Giovanni Piccolo, e la dirigente dell' Area Tecnica Carmela De Maria. Hanno preso parte all' incontro l' on. Elisabetta Maria Barbuto e l' on. Sergio Torromino, il sindaco di Crotonese Vincenzo Voce, insieme all' assessore comunale all' Urbanistica, Ilario Sorgiovanni, e al commissario della Camera di Commercio crotonese Alfio Pugliese. In un' atmosfera di piena collaborazione, il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** ha illustrato le proposte di modifica al Piano regolatore **portuale** di Crotonese, al fine di definire un complessivo progetto di sviluppo integrato dei diversi settori economici portuali. Nello specifico, sono state illustrate le strategie per la predisposizione tecnico-funzionale dell' adeguamento del piano regolatore **portuale**. **Agostinelli** ha, quindi, illustrato le principali linee guida da seguire per la disposizione del documento di pianificazione **portuale**, al fine di migliorare la funzionalità dell' intera infrastruttura, con specifica attenzione al settore cantieristico, peschereccio, alla crocieristica e al diporto. Nel corso della riunione, si è successivamente tenuto un ampio dibattito tra i presenti che hanno voluto manifestare ad **Agostinelli** e ai membri dell' **Autorità portuale** le esigenze degli operatori portuali crotonesi. La riunione si è conclusa con la decisione di dare incarico ai progettisti della realizzazione di una tavola definitiva di variante al piano regolatore **portuale** di Crotonese, che dovrà essere consegnata entro due mesi e che sarà discussa con l' intera comunità **portuale** di Crotonese. 05-03-2021 15:46.



IN UN'ATMOSFERA DI PIENA COLLABORAZIONE, IL COMMISSARIO STRAORDINARIO ANDREA AGOSTINELLI HA ILLUSTRATO LE PROPOSTE DI MODIFICA AL PIANO REGOLATORE

Proposte di variante al Piano regolatore del porto di Crotonese, riunione operativa alla Capitaneria di porto

Per discutere delle proposte di variante al Piano regolatore del porto di Crotonese si è tenuta, questa mattina, una riunione presso la sede della Capitaneria di porto di Crotonese, indetta dal commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, e ospitata dal comandante della Capitaneria di Porto di Crotonese, Vittorio Aloï.

Presenti all' incontro, anche, il segretario generale Pietro Preziosi, la responsabile del settore legale Simona Scarcella, il dirigente delle Aree Periferiche, Giovanni Piccolo, e la dirigente dell' Area Tecnica Carmela De Maria.

Hanno preso parte all' incontro l' on. Elisabetta Maria Barbuto e l' on. Sergio Torromino, il sindaco di Crotonese Vincenzo Voce, insieme all' assessore comunale all' Urbanistica, Ilario Sorgiovanni, e al commissario della Camera di Commercio crotonese Alfio Pugliese. In un' atmosfera di piena collaborazione, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha illustrato le proposte di modifica al Piano regolatore portuale di Crotonese, al fine di definire un complessivo progetto di sviluppo integrato dei diversi settori economici portuali.

Nello specifico, sono state illustrate le strategie per la predisposizione tecnico-funzionale dell' adeguamento del piano regolatore portuale. Agostinelli ha, quindi, illustrato le principali linee guida da seguire per la disposizione del documento di pianificazione portuale, al fine di migliorare la funzionalità dell' intera infrastruttura, con specifica attenzione al settore cantieristico, peschereccio, alla crocieristica e al diporto. Nel corso della riunione, si è successivamente tenuto un ampio dibattito tra i presenti che hanno voluto manifestare ad Agostinelli e ai membri dell' Autorità portuale le esigenze degli operatori portuali crotonesi. La riunione si è conclusa con la decisione di dare incarico ai progettisti della realizzazione di una tavola definitiva di variante al piano regolatore portuale di Crotonese, che dovrà essere consegnata entro due mesi e che sarà discussa con l' intera comunità portuale di Crotonese.

Piano regolatore del porto di Crotone, riunione con il commissario Agostinelli

Per discutere delle proposte di variante al Piano regolatore del porto di Crotone si è tenuta, questa mattina, una riunione presso la sede della Capitaneria di porto

Per discutere delle proposte di variante al Piano regolatore del porto di Crotone si è tenuta, questa mattina, una riunione presso la sede della Capitaneria di porto di Crotone, indetta dal commissario straordinario dell'**Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, e ospitata del comandante della Capitaneria di Porto di Crotone, Vittorio Aloï. Presenti all'incontro, anche, il segretario generale Pietro Preziosi, la responsabile del settore legale Simona Scarcella, il dirigente delle Aree Periferiche, Giovanni Piccolo, e la dirigente dell' Area Tecnica Carmela De Maria. Hanno preso parte all' incontro l' on. Elisabetta Maria Barbuto e l' on. Sergio Torromino, il sindaco di Crotone Vincenzo Voce, insieme all' assessore comunale all' Urbanistica, Ilario Sorgiovanni, e al commissario della Camera di Commercio crotonese Alfio Pugliese. In un' atmosfera di piena collaborazione, il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** ha illustrato le proposte di modifica al Piano regolatore **portuale** di Crotone, al fine di definire un complessivo progetto di sviluppo integrato dei diversi settori economici portuali. Nello specifico, sono state illustrate le strategie per la predisposizione tecnico-funzionale dell' adeguamento del piano regolatore **portuale**. **Agostinelli** ha, quindi, illustrato le principali linee guida da seguire per la disposizione del documento di pianificazione **portuale**, al fine di migliorare la funzionalità dell' intera infrastruttura, con specifica attenzione al settore cantieristico, peschereccio, alla crocieristica e al diporto. Nel corso della riunione, si è successivamente tenuto un ampio dibattito tra i presenti che hanno voluto manifestare ad **Agostinelli** e ai membri dell' **Autorità portuale** le esigenze degli operatori portuali crotonesi. La riunione si è conclusa con la decisione di dare incarico ai progettisti della realizzazione di una tavola definitiva di variante al piano regolatore **portuale** di Crotone, che dovrà essere consegnata entro due mesi e che sarà discussa con l' intera comunità **portuale** di Crotone.



Porto Canale. Nota dell' Authority

«Terminal, Contship ha libero accesso»

Sul blitz di Conthship al Porto Canale di Cagliari, notizia pubblicata sul giornale di ieri, interviene il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana. «Con Decreto Presidenziale n. 371 del 10.09.2019, questa **Autorità**, ai sensi del combinato disposto degli artt. 18 c.9 della L. 28.01.1994, n. 84 e ss.mm.ii. e 47 lett. b) ed f) del Cod. Nav., ha dichiarato la revoca della licenza d' impresa rilasciata alla Cict Sardinia per lo svolgimento dell' attività ex art. 16 della citata legge e la conseguente decadenza delle concessioni demaniali marittime assentite alla medesima nel Porto Canale di Cagliari. Nel suindicato provvedimento, l' **Autorità** ha intimato al concessionario uscente di restituire l' intero compendio immobiliare in piena efficienza, gravando il concessionario stesso, fino alla riconsegna a seguito di positivo collaudo dei lavori di ripristino, di tutti gli oneri di vigilanza e custodia, nonché il pagamento del canone dovuto, pari a circa tremila euro giornalieri. Pertanto, essendo in corso di ultimazione i rilevanti interventi manutentivi richiesti dal nostro Ente ed effettuati a totale cura e carico del concessionario uscente, lo stesso ha pienamente titolo all' accesso ai beni demaniali di cui trattasi, che fino al loro totale ripristino e sgombero sono e permangono nel pieno controllo dello stesso».



La Nuova Sardegna

Cagliari

Le opzioni per chi arriva: vaccini, test o quarantena

Lunedì in vigore l'ordinanza del presidente Solinas. Controlli in porti e aeroporticoronavirus

DI ROBERTO PETRETTO

W SASSARI Dettagliata, completa di indicazioni su chi deve fare e su cosa deve fare: la nuova ordinanza del presidente della Regione, che istituisce i controlli sanitari su chi arriva via mare o via cielo nella nostra isola, stavolta è articolata in modo tale da renderla probabilmente inattaccabile ai rilievi del governo centrale. Innanzitutto perché nell'ordinanza non si parla di "obblighi", ma si traccia un percorso e si delineano delle alternative concrete e definite per chi approda in Sardegna. Si prevede anche un'organizzazione per la somministrazione dei test in porti e aeroporti. Insomma, tutta un'altra storia rispetto all'ordinanza della scorsa estate, quella che fu impugnata dal Governo. Il modello Sicilia. In larga parte l'ordinanza del presidente Solinas (la numero 5) ricalca il provvedimento adottato alla fine dello scorso anno dal presidente della Regione Sicilia, Nello Musumeci e accettato senza obiezioni dal Governo. Stessa rosa di opzioni, stessa procedura per chi arriva nell'isola. Le regole. Prima cosa da fare: registrarsi in anticipo rispetto all'imbarco sul sito della Regione o sull'app Sardegna sicura. Poi presentarsi alla partenza e consegnare, insieme alla carta d'imbarco, copia della ricevuta di avvenuta registrazione. «La compagnia aerea o marittima, verifica, preliminarmente all'imbarco, la ricevuta dell'avvenuta registrazione». E così si sa a chi i passeggeri devono fare riferimento, cosa che nell'ordinanza dello scorso anno non era abbastanza chiara. Sempre attraverso le piattaforme (sito e applicazione) i passeggeri in arrivo «possono dare atto dell'avvenuta vaccinazione (entrambe le dosi) e/o sottoposizione all'esame diagnostico molecolare» o a quello antigenico «con esito negativo eseguito non oltre le 48 ore dalla partenza». Chi invece arriva all'imbarco senza vaccino e senza aver fatto il tampone ha di fronte tre alternative. La prima: recarsi nelle aree dedicate di porti e aeroporti per sottoporsi a tampone rapido antigenico. La seconda: recarsi entro 48 ore dall'ingresso nel territorio regionale in «una struttura autorizzata (pubblica o privata accreditata) e sottoporsi al tampone molecolare, a proprie spese, con onere della struttura stessa di darne comunicazione all'Azienda sanitaria competente». Terza opzione: «Porsi in isolamento fiduciario, all'ingresso in Sardegna, per i successivi 10 giorni, nel proprio domicilio» dando comunicazione al proprio medico e, per i non residenti, all'Azienda sanitaria competente». Chi controlla? «L'assessorato regionale alla sanità, tramite le aziende sanitarie e i Cor.Sa, provvede a dare esecuzione in accordo con le società di gestione aeroportuale, nonché con l'**autorità del sistema portuale** del mare di Sardegna». Le sanzioni? Quelle previste dall'articolo due del DI 33 del 16 maggio dello scorso anno. Porti e aeroporti. La Regione ha già raggiunto l'accordo con i gestori dei tre aeroporti sardi mentre resterebbe qualche dettaglio da definire con l'**autorità** marittima. Nei porti l'organizzazione da approntare prevede il montaggio di cinque tensostrutture pneumatiche a Cagliari, mentre negli altri scali marittimi di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa e Porto Torres sono presenti già alcune tende che potranno essere riadattate, magari unendovi alcuni gazebo. Negli scali aerei, invece, saranno utilizzati gli spazi interni alle stazioni aeroportuali, anche se a Cagliari è prevista una tensostruttura nel piazzale dello scalo. La scuola. Il presidente Solinas ha firmato ieri sera anche un'altra ordinanza, la numero 6, che riguarda la scuola e l'università.



La Nuova Sardegna

Cagliari

Nel provvedimento si dispone che per le scuole superiori ci siano lezioni in presenza soltanto dall' attuale 50 ad un massimo di 75 per cento. Niente lezioni in presenza al 1090 per cento, dunque. Anche per quanto riguarda i mezzi pubblici, resta la capienza massima del 50%. Le università, invece, possono predisporre, in base all' andamento del quadro epidemiologico, piani di organizzazione della didattica e delle attività curriculari da svolgersi a distanza o in presenza. Nessun cenno, per ora alla riapertura di palestre, teatri e cinema.

continuità territoriale

Sardegna, collegamenti via mare a rischio

Davide Madeddu

La proroga della convenzione per la continuità territoriale marittima non arriva e, per evitare lo stop ai collegamenti tra la Sardegna e la penisola, ci si affida alla "benevolenza" del gruppo Cin Tirrenia. E parte il pressing verso la Regione e il ministero dei Trasporti. In attesa che venga definita la questione relativa agli ingressi nell' isola e venga emanata l' ordinanza regionale (tra le ipotesi libero accesso per i vaccinati e coloro che hanno eseguito test di negatività al virus entro le 48 ore prima della partenza; test rapidi gratuiti, da eseguire nei **porti** e negli aeroporti sardi in punti che verranno appositamente allestiti per tutti gli altri e quarantena in caso di positività) resta da risolvere il nodo collegamenti marittimi per le tratte considerate "meno profittevoli". La convenzione (affidata in regime di prorogatio) sino a 26 febbraio al Gruppo Moby Tirrenia è scaduta e resta scoperto il periodo sino all' espletamento dei bandi. Il gruppo, come assicurano alcune fonti dell' azienda, ha però deciso di garantire il servizio fino al 15 marzo anche senza «una proroga alla proroga» per «assicurare i collegamenti della Sardegna con il resto della penisola». «Siamo davanti a una situazione paradossale, a oggi non c' è alcun decreto di proroga di continuità territoriale - dice Arnaldo Boeddu, segretario regionale della Filt Trasporti -. Siamo totalmente nelle mani della benevolenza dell' armatore» A chiedere di «prorogare l' attuale regime fino all' adozione di un sistema condiviso con Regione e operatori» è anche il mondo imprenditoriale.«In una situazione di pesante incertezza si garantiscano ai sardi e alle imprese isolate certezze sulle regole della nuova continuità marittima e aerea - dice Giuseppe Ruggiu, presidente di Confindustria Centro Nord Sardegna -. Si rivedano le procedure e nel frattempo si proroghi l' attuale regime». E quanto ai bandi: "Fa specie che si arrivi a scadenza senza affrontare il problema con Regione e parti sociali ma colpiscono di più i criteri introdotti, sfavorevoli per l' economia regionale, il turismo e la manifattura». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Vedete quanto può essere bella Messina? Un coro assordante: «Non ricostruite»

Il presidente Mega: «Colpito dalla forza delle foto ma bisogna agire non emotivamente»

Lucio D' Amico «In questi giorni, con l' avvio della demolizione del fabbricato utilizzato come Teatro all' interno dell' ex area della Fiera di Messina, ho letto numerosi interventi sulla stampa locale che hanno riportato al centro della discussione cittadina l' assetto di quell' area. Non nascondo che anche io sono rimasto particolarmente colpito dalle foto che ritraggono quello scorcio dello Stretto che, dopo la demolizione del vecchio fabbricato, è direttamente visibile da viale della Libertà». Parla il presidente dell' **Autorità di sistema**

portuale. Mario Paolo Mega dice di comprendere lo stato d' animo della stragrande maggioranza di messinesi che non era più abituata a vedere il mare in quel tratto così importante di waterfront ma ritiene «che occorra non farsi guidare, per certe scelte, solo dalle emozioni bensì trarre da esse spunti per giungere a riflessioni più ampie che tengano conto anche delle funzioni che quelle aree devono e possono svolgere. Sono ben consapevole - ribadisce il presidente dell' Authority - quanto sia delicato e nel contempo sfidante il tema del recupero e dalla valorizzazione dell' area della ex Fiera di Messina e quanto alte siano le aspettative della città. Non per nulla nel nostro Piano operativo triennale approvato nello scorso mese di agosto, come primo atto fondamentale della programmazione strategica dell' Ente, abbiamo dichiarato come questo tema dovrebbe costituire, in realtà, il punto di partenza per una riqualificazione complessiva di tutta la parte del waterfront portuale che va dalla Capitaneria sino al torrente Annunziata comprendendo anche le aree della Rada San Francesco destinate ad essere liberate dal traffico traghetti e dalla cantieristica dopo il completamento del nuovo porto di Tremestieri. Mi permetto di aggiungere che la restituzione dell' affaccio al mare alla città credo debba essere inteso soprattutto come la possibilità che ciascun messinese, oltre che turista di transito, possa godere della vista dello Stretto, quasi a toccarlo, per poterci trascorrere in assoluta tranquillità momenti spensierati di socializzazione, di attività fisica ovvero anche solo per una passeggiata rigenerante. Questo approccio accomuna certamente i più ma poi sono differenti le modalità con cui tutto questo può essere consentito oltre che percepito. Per godere di certe suggestioni occorre comunque che le aree siano dotate di servizi, siano facilmente accessibili, siano sempre mantenute, siano presidiate e sicure perché il loro utilizzo non divenga presto una esperienza negativa. In sostanza, la loro trasformazione dovrà essere nei fatti sostenibile dal punto di vista ambientale, economico e sociale». A dar manforte a Mega i parlamentari del M5S: «L' avvio della demolizione dell' ex Teatro Fiera di Messina è un passo importante, sebbene nostalgico, verso il recupero e la valorizzazione di una bellissima area della nostra città - affermano i portavoce del movimento, Francesco D' Uva e la sottosegretaria Barbara Floridia -. Siamo soddisfatti del lavoro che l' AdSP dello Stretto, guidata dal presidente Mega, sta portando avanti nell' ambito della riqualificazione del waterfront con l' obiettivo primario di restituirlo alla cittadinanza».



Appalto e turbativa Due assoluzioni

All' **autorità portuale** Appalto e turbativa Due assoluzioni I giudici della prima sezione penale del tribunale presieduta dal giudice Adriana Sciglio, hanno deciso due assoluzioni nell' ambito di uno dei tronconi del processo per turbativa d' asta aperto a suo tempo per l' affidamento dell' appalto della sorveglianza per le due sedi dell' **Autorità Portuale**, tra Messina e Milazzo. In questa tranche erano coinvolti il Rup della gara Renato Citraro e il responsabile della società di vigilanza Ksm Giuseppe Messina, che sono stati assistiti dagli avvocati Tommaso Autru Ryolo e Salvatore Saccà. L' assoluzione è stata decisa con la formula «perché il fatto non sussiste», a fronte di una richiesta dell' accusa di dieci mesi di reclusione. La vicenda si riferisce alla gara per l' affidamento del servizio di sorveglianza per il triennio 2014-2016, che fu aggiudicato alla Ksm. Secondo l' ipotesi iniziale d' accusa, "caduta" però ieri con l' assoluzione dei due, anche in esito allo sviluppo del dibattimento, il Citraro avrebbe dovuto astenersi dal ruolo di Rup della commissione di gara poiché il figlio in precedenza era stato assunto dalla Ksm, e inoltre l' offerta della ditta era da considerarsi anomala per eccessivo ribasso.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Pd: «Gnl? Serve uno studio indipendente»

Augusta. Uno studio indipendente che possa chiarire il reale impatto ambientale e l'effettivo grado di pericolosità del deposito di stoccaggio di Gnl (gas naturale liquefatto). Lo ritengono necessario e chiedono alle Amministrazioni dei Comuni del triangolo industriale di promuoverlo, Luca Vita, Salvo Sbona e Carmelo Susinni, rispettivamente segretari dei circoli del Partito democratico di **Augusta**, Melilli e Priolo aggiungendo ulteriori elementi al dibattito che, da alcune settimane impegna istituzioni, enti, associazioni, sindacati e la politica. Secondo i tre segretari sarebbe, pertanto, opportuno, prima della realizzazione dell'impianto galleggiante in prossimità della zona industriale e a ridosso della città di **Augusta** acquisire una valutazione di merito sul progetto, da affidare, in contraddittorio, ad esperti del settore e docenti universitari affinché venga, appunto, redatto, uno studio indipendente. Per Vita, Sbona e Susinni occorre sentire anche il parere di tutte le parti sociali e delle associazioni interessate in misura diversa dal progetto. «Pur consapevoli della necessità di dotare il **porto** di **Augusta** di un deposito di Gnl per mantenerne e aumentarne le capacità operative - dichiarano i segretari cittadini del Pd - si ritiene necessario acquisire maggiori informazioni utili per consentire alla popolazione del territorio una consapevole valutazione sulla pericolosità di un tale impianto nel suo concreto contesto operativo». Ritenendo che una valutazione del genere debba essere espressa da esperti del settore, i circoli del Pd di **Augusta**, Melilli e Priolo chiedono, quindi alle rispettive Amministrazione comunali di promuovere uno studio indipendente: «che possa chiarire, al di fuori degli interessi di parte, le reali garanzie a tutela della sicurezza delle popolazioni del territorio e dell'ambiente. Ciò - concludono - al fine di potere meglio rappresentare gli interessi delle loro comunità nell'imminente conferenza di servizi». Il 15 febbraio in aula l'approvazione di un documento da parte del Consiglio comunale di **Augusta** per il quale il deposito Gnl, «oltre ad essere un servizio che il **porto** potrà offrire al mercato, rappresenta anche un'opportunità economica per gli investitori privati che gestiranno l'impianto e, pertanto, ritiene che debbano essere valutate le opportune misure compensative». Di certo l'opera in questione che sta animando il dibattito cittadino e non solo, «riporta al centro il **porto** e, soprattutto, ripropone la fondamentale importanza dello scalo marittimo per i traffici commerciali nell'Europa meridionale» ne è convinta l'Amministrazione comunale, senza trascurare le preoccupazioni dei cittadini che ritiene da valutare. Agnese Siliato.



La Sicilia

Palermo, Termini Imerese

L' Italia non avrà futuro se non metterà in rete il Mezzogiorno»

Appello di Svimez e Fondazione Per: nel "Recovery" ci siano Alta velocità, attraversamento dello Stretto e la Port Community

palermo. Al nuovo governo Draghi impegnato nella revisione della precedente bozza del "Recovery Plan" hanno lanciato un appello, per le infrastrutture al Sud, la Svimez insieme alla Fondazione "Progresso Europa Riforme" dal titolo "Mezzogiorno in Movimento", con primi firmatari Adriano Giannola, presidente Svimez, e Leandra D' Antone della Fondazione "Per". Il concetto è: l' Italia non avrà futuro se non metterà in rete il Sud. «Sono urgenti - si legge nel Manifesto al governo Draghi - investimenti nei servizi essenziali, in particolare le infrastrutture della mobilità, che hanno una altissima capacità di riconversione green e assicurano qualità e parità dei diritti di cittadinanza. Nella qualità dei servizi di mobilità l' Italia è duale, avendo le politiche pubbliche deciso la concentrazione degli investimenti più innovativi al Centro-Nord, destinandone pochissimi al Sud». «Questo nonostante l' Unione Europea abbia varato il programma "Trans European Network transportation" - osservano gli autori - caratterizzato dal potenziamento della modalità ferroviaria ad Alta velocità/Alta capacità rispetto alle autostrade assai più inquinanti, dal potenziamento delle vie del mare e dei porti nordeuropei e mediterranei anche nel traffico transcontinentale, energetico e turistico, dalla riorganizzazione del trasporto aereo con grandi Hub e aeroporti minori connessi. Tuttavia nessuno di questi investimenti ha riguardato il Sud. Infatti, mentre le ferrovie ad alta velocità consentono di spostarsi da Roma a Milano in meno di tre ore, e da Roma a Torino in meno di 5 ore, da Roma allo Stretto e da Roma a Palermo i tempi attuali minimi di percorrenza sono rispettivamente di 4 ore e mezza e di 12 ore. Per le linee ferroviarie del Sud, si prevede l' Alta Velocità anche per la Salerno-Reggio Calabria e per la Messina-Catania-Palermo, con percorrenza massima di 200 k/h. Estendendola alla linea Messina-Catania-Palermo, attualmente percorribile nell' assurdo tempo minimo di 6 ore». Secondo il pamphlet, «la nuova linea AV deve essere progettata in un' ottica agile, resiliente e verde, con i più avanzati standard tecnologici e costruttivi. Collegando così Roma allo Stretto in tre ore e le città siciliane (Palermo, Catania e Messina) in un' ora e mezza; quindi Roma e Palermo in 5 ore con l' attraversamento stabile dello Stretto di Messina». Per quanto riguarda i porti meridionali, «che movimentano più del 40% delle merci nazionali e svolgono un ruolo rilevante nel settore crocieristico, il "Piano nazionale di ripresa e resilienza" deve rilanciare nel Mezzogiorno il primo porto italiano container (Gioia Tauro, già primo in Europa) e il primo porto italiano nel cuore del Mediterraneo per il traffico energetico (Augusta-Santa Panagia)». In questo contesto «bisogna realizzare il Ponte sullo Stretto (Sicilia-Continente), per cui esiste il progetto definitivo con l' individuazione del General contractor. Il Ponte può essere costruito con l' apporto di capitali privati e un contenuto apporto di capitale pubblico. Si consideri che attualmente la non realizzazione del Ponte comporta per lo Stato una penalità di 780 milioni da corrispondere al vincitore della gara». Infine, conclude l' Appello, «bisogna puntare sul Quadrilatero Napoli-Bari-Taranto- Gioia Tauro, che costituisce un territorio portuale e logistico vasto, arrivando fino ad Augusta, primo porto italiano per il traffico energetico. Svimez e Fondazione Per, oltre ad interventi di miglioramento di terra e di mare per 250 milioni, propongono la realizzazione con 10 milioni di un unico Port Community System che renda i due porti di Gioia Tauro e Augusta tra i più avanzati del mondo».



Trapani: a Osp Srl la gestione del terminal aliscafi

Osp srl, società di operazioni e servizi portuali che già si occupa di buona parte dei servizi negli scali di Palermo e Termini Imerese, si è aggiudicata anche la gestione del terminal aliscafi nel porto di Trapani. Come dichiarato dal presidente della società Giuseppe Todaro, efficienza e sostenibilità saranno le priorità da perseguire, insieme anche al mantenimento dei livelli occupazionali. A questo proposito, per la gestione del servizio, saranno assunti sette dipendenti che si occuperanno specificamente del presidio, della pulizia e della cura del verde. Il terminal Aliscafi di Trapani Il servizio, messo a bando dall' autorità di sistema portuale del Mare della Sicilia Occidentale attraverso il sistema del partenariato pubblico privato, prevede tra l' altro un presidio stabile con almeno un' unità lavorativa dall' apertura alla chiusura del Terminal per il periodo che va dal primo ottobre al 30 aprile, mentre dal primo maggio al 30 settembre sarà presente una seconda unità dalle 10 alle 15 dal lunedì al venerdì e per le intere giornate del sabato e della domenica. Nella convenzione, che avrà una durata di vent' anni, è inserita pure la pulizia delle aree comuni, interne ed esterne (compresi i servizi igienici), almeno 4 volte al giorno da ottobre ad aprile e almeno ogni due ore da maggio a settembre, ma anche interventi di pulizia delle aiuole esterne (incluso il decespugliamento) e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani raccolti durante gli interventi di pulizia. L' area sarà aperta e presidiata dalle 5.30 del mattino alle 21.30, tutti i giorni (compresi weekend e festivi), ma gli orari potrebbero subire variazioni, anche in conseguenza delle modifiche della programmazione in arrivo e in partenza degli aliscafi o del passaggio ad orari estivi o invernali. Terminal di Trapani: un punto strategico per il turismo "Mantenere in perfette condizioni una struttura come il terminal aliscafi del porto di Trapani, realizzato dall' AdSP del Mare di Sicilia occidentale per offrire comfort e servizi ai passeggeri in partenza per le isole e inaugurato due estati fa - ha commentato il presidente dell' autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti** - è determinante per assicurare decoro ed efficienza". Fonte trasporti-italia.com.

The screenshot shows the Alqamah website with the following content:

- Header:** Alqamah logo and navigation menu (HOME, CRONACA, POLITICA, CULTURA, ECONOMIA, AMBIENTE, SPORT, MUSICA E SPETTACOLO).
- Article Title:** "Trapani: a Osp Srl la gestione del terminal aliscafi".
- Text:**

Due ex società di operazioni e servizi portuali che già si occupa di buona parte dei servizi negli scali di Palermo e Termini Imerese, si è aggiudicata anche la gestione del terminal aliscafi nel porto di Trapani.

Come dichiarato dal presidente della società Giuseppe Todaro, efficienza e sostenibilità saranno le priorità da perseguire, insieme anche al mantenimento dei livelli occupazionali. A questo proposito, per la gestione del servizio, saranno assunti sette dipendenti che si occuperanno specificamente del presidio, della pulizia e della cura del verde.
- Section: Terminali Aliscafi di Trapani**

Il servizio, messo a bando dall' autorità di sistema portuale del Mare della Sicilia Occidentale attraverso il sistema del partenariato pubblico privato, prevede tra l' altro un presidio stabile con almeno un' unità lavorativa dall' apertura alla chiusura del Terminal per il periodo che va dal primo ottobre al 30 aprile, mentre dal primo maggio al 30 settembre sarà presente una seconda unità dalle 10 alle 15 dal lunedì al venerdì e per le intere giornate del sabato e della domenica.

Nella convenzione, che avrà una durata di vent' anni, è inserita pure la pulizia delle aree comuni, interne ed esterne (compresi i servizi igienici), almeno 4 volte al giorno da ottobre ad aprile e almeno ogni due ore da maggio a settembre, ma anche interventi di pulizia delle aiuole esterne (incluso il decespugliamento) e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani raccolti durante gli interventi di pulizia.

L'area sarà aperta e presidiata dalle 5.30 del mattino alle 21.30, tutti i giorni (compresi weekend e festivi), ma gli orari potrebbero subire variazioni, anche in conseguenza delle modifiche della programmazione in arrivo e in partenza degli aliscafi o del passaggio ad orari estivi o invernali.
- Section: Terminal di Trapani: un punto strategico per il turismo**

"Mantenere in perfette condizioni una struttura come il terminal aliscafi del porto di Trapani, realizzato dall' AdSP del Mare di Sicilia occidentale per offrire comfort e servizi ai passeggeri in partenza per le isole e inaugurato due estati fa - ha commentato il presidente dell' autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti** - è determinante per assicurare decoro ed efficienza". Fonte trasporti-italia.com.
- Footer:** Social media icons for Facebook (25,579 likes), Twitter (1,422 followers), and YouTube (1,796 subscribers). A small image of a dish labeled "Isola Alcantari" and the ALCAMO logo.

IL Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Terminal aliscafi di Trapani all' Osp, Monti (Adsp):

Redazione

A proposito del traguardo raggiunto dall' Osp srl (Operazioni e Servizi Portuali), la quale si è aggiudicata la gestione del Terminal aliscafi di Trapani , il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, **Pasqualino Monti** , ha espresso il suo appoggio. " Mantenere in perfette condizioni una struttura come il terminal aliscafi del porto di Trapani, realizzato dall' AdSP del Mare di Sicilia occidentale per offrire comfort e servizi ai passeggeri in partenza per le isole e inaugurato due estati fa, è determinante per assicurare decoro ed efficienza ", commenta il presidente. " E non può non passare da un' attenta manutenzione . Anche a Trapani, dopo Palermo e Termini Imerese, procede spedito il lavoro dell' Osp - azienda concessionaria per vent' anni dei servizi di manutenzione stradale, del verde, della raccolta rifiuti e della distribuzione idrica nei porti del network - che, nel suo evolversi e crescere, proprio come i nostri scali, è diventato capace di compiere quel salto di qualità che ha pure consentito un incremento dell' organico. Anche nel porto di Trapani, infatti, l' Osp ha potuto procedere all' assunzione di sette unità trapanesi necessarie al corretto svolgimento dei servizi ".



Trapani, la società Osp di Palermo si aggiudica la gestione del Terminal aliscafi

La Osp Srl (Operazioni e Servizi Portuali) conquista anche una "fetta" del porto di Trapani, aggiudicandosi la gestione del Terminal aliscafi. La società, che già si occupa di buona parte dei servizi negli scali di Palermo e Termini Imerese, allarga, pertanto, il suo raggio d' azione con una nuova commessa che conferma una leadership nel settore e una operatività in continua espansione, soprattutto nell' area occidentale della Sicilia. "Porteremo a Trapani la nostra esperienza mantenendo alti gli standard di qualità - promette il presidente di Osp, Giuseppe Todaro - con un ulteriore risultato per noi tutt' altro che secondario: in un momento di grande crisi economica, assumeremo infatti sette persone che si occuperanno del presidio, della pulizia e della cura del verde. Non solo qualità, efficienza e sostenibilità, dunque, ma anche massima attenzione al mantenimento dei livelli occupazionali". I sette lavoratori assunti sono tutti ex dipendenti della società a cui è scaduta la convenzione, che in un rapporto di grande collaborazione reciproca ieri ha passato le consegne alla Osp. Il servizio, messo a bando dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sicilia Occidentale attraverso il sistema del

partenariato pubblico privato, prevede tra l' altro un presidio stabile con almeno un' unità lavorativa dall' apertura alla chiusura del Terminal per il periodo che va dal primo ottobre al 30 aprile, mentre dal primo maggio al 30 settembre sarà presente una seconda unità dalle 10 alle 15 dal lunedì al venerdì e per le intere giornate del sabato e della domenica. Nella convenzione, che avrà una durata di vent' anni, è inserita pure la pulizia delle aree comuni, interne ed esterne (compresi i servizi igienici), almeno 4 volte al giorno da ottobre ad aprile e almeno ogni due ore da maggio a settembre, ma anche interventi di pulizia delle aiuole esterne (incluso il decespugliamento) e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani raccolti durante gli interventi di pulizia. L' area sarà aperta e presidiata dalle 5.30 del mattino alle 21.30, tutti i giorni (compresi weekend e festivi), ma gli orari potrebbero subire variazioni, anche in conseguenza delle modifiche della programmazione in arrivo e in partenza degli aliscafi o del passaggio ad orari estivi o invernali. Questo il commento del presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti**: "Mantenere in perfette condizioni una struttura come il terminal aliscafi del porto di Trapani, realizzato dall' AdSP del Mare di Sicilia occidentale per offrire comfort e servizi ai passeggeri in partenza per le isole e inaugurato due estati fa, è determinante per assicurare decoro ed efficienza. E non può non passare da un' attenta manutenzione. Anche a Trapani, dopo Palermo e Termini Imerese, procede spedito il lavoro dell' OSP - azienda concessionaria per vent' anni dei servizi di manutenzione stradale, del verde, della raccolta rifiuti e della distribuzione idrica nei porti del network - che, nel suo evolversi e crescere, proprio come i nostri scali, è diventato capace di compiere quel salto di qualità che ha pure consentito un incremento dell' organico. Anche nel porto di Trapani, infatti, l' Osp ha potuto procedere all' assunzione di sette unità trapanesi necessarie al corretto svolgimento dei servizi".



Si tratta dell'Osp (Operazioni e Servizi Portuali) società specializzata nel settore

Porto, affidata gestione del terminal

I sette lavoratori assunti sono tutti ex dipendenti della società a cui è scaduta la convenzione. Todaro: «Porteremo in città la nostra esperienza»

Una nuova azienda si occuperà del Terminal degli aliscafi. Si tratta della Osp srl (Operazioni e Servizi Portuali), società specializzata nel settore che già si occupa di buona parte dei servizi negli scali di Palermo e Termini Imerese. «Porteremo a Trapani la nostra esperienza mantenendo alti gli standard di qualità - promette il presidente di Osp, Giuseppe Todaro - con un ulteriore risultato per noi tutt'altro che secondario: in un momento di grande crisi economica, assumeremo infatti sette persone che si occuperanno del presidio, della pulizia e della cura del verde». I sette lavoratori assunti sono tutti ex dipendenti della società a cui è scaduta la convenzione, che in un rapporto di grande collaborazione reciproca ha passato le consegne alla Osp. Il servizio, messo a bando dall'**Autorità di Sistema** Portuale del Mare della Sicilia Occidentale attraverso il **sistema** del partenariato pubblico privato, prevede tra l'altro un presidio stabile con almeno un'unità lavorativa dall'apertura alla chiusura del Terminal per il periodo che va dal primo ottobre al 30 aprile, mentre dal primo maggio al 30 settembre sarà presente una seconda unità dalle 10 alle 15 dal lunedì al venerdì e per le intere giornate del sabato e della domenica. Nella convenzione, che avrà una durata di vent'anni, è inserita pure la pulizia delle aree comuni, interne ed esterne (compresi i servizi igienici), almeno 4 volte al giorno da ottobre ad aprile e almeno ogni due ore da maggio a settembre, ma anche interventi di pulizia delle aiuole esterne (incluso il decespugliamento) e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani raccolti durante gli interventi di pulizia. L'area sarà aperta e presidiata dalle 5.30 del mattino alle 21.30, tutti i giorni (compresi weekend e festivi), ma gli orari potrebbero subire variazioni, anche in conseguenza delle modifiche della programmazione in arrivo e in partenza degli aliscafi o del passaggio ad orari estivi o invernali. «Mantenere in perfette condizioni una struttura come il terminal aliscafi del porto di Trapani, realizzato dall'**Autorità di Sistema** portuale del Mare di Sicilia occidentale per offrire comfort e servizi ai passeggeri in partenza per le isole e inaugurato due estati fa, è determinante per assicurare decoro ed efficienza», commenta il presidente dell'**Autorità di Sistema** portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. «E non può non passare da un'attenta manutenzione. Anche a Trapani, dopo Palermo e Termini Imerese, procede spedito il lavoro dell'OSP che, nel suo evolversi e crescere, proprio come i nostri scali». (*FTAR*)



IL Sicilia

Trapani

Trapani, la società Osp di Palermo si aggiudica il Terminal aliscafi: assunti 7 lavoratori

"mantenimento dei livelli occupazionali"

Antonella Lo Cicero

La Osp srl (Operazioni e Servizi Portuali) conquista anche una "fetta" del porto di Trapani e si aggiudica la gestione del Terminal aliscafi. La società, che già si occupa di buona parte dei servizi negli scali di Palermo e Termini Imerese, allarga il suo raggio d' azione con una nuova commessa che conferma una leadership nel settore e una operatività in continua espansione, soprattutto nell' area occidentale della Sicilia. "Porteremo a Trapani la nostra esperienza mantenendo alti gli standard di qualità - promette il presidente di Osp, Giuseppe Todaro - con un ulteriore risultato per noi tutt' altro che secondario: in un momento di grande crisi economica, assumeremo infatti sette persone che si occuperanno del presidio, della pulizia e della cura del verde. Non solo qualità, efficienza e sostenibilità, dunque, ma anche massima attenzione al mantenimento dei livelli occupazionali". I sette lavoratori assunti sono tutti ex dipendenti della società a cui è scaduta la convenzione, che in un rapporto di grande collaborazione reciproca ieri ha passato le consegne alla Osp. Il servizio, messo a bando dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sicilia Occidentale attraverso il sistema del partenariato pubblico privato,

prevede tra l' altro un presidio stabile con almeno un' unità lavorativa dall' apertura alla chiusura del Terminal per il periodo che va dal primo ottobre al 30 aprile, mentre dal primo maggio al 30 settembre sarà presente una seconda unità dalle 10 alle 15 dal lunedì al venerdì e per le intere giornate del sabato e della domenica. Nella convenzione, che avrà una durata di vent' anni, è inserita pure la pulizia delle aree comuni, interne ed esterne (compresi i servizi igienici), almeno 4 volte al giorno da ottobre ad aprile e almeno ogni due ore da maggio a settembre, ma anche interventi di pulizia delle aiuole esterne (incluso il decespugliamento) e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani raccolti durante gli interventi di pulizia. L' area sarà aperta e presidiata dalle 5.30 del mattino alle 21.30, tutti i giorni (compresi weekend e festivi), ma gli orari potrebbero subire variazioni, anche in conseguenza delle modifiche della programmazione in arrivo e in partenza degli aliscafi o del passaggio ad orari estivi o invernali. © Riproduzione Riservata.



Social Tp

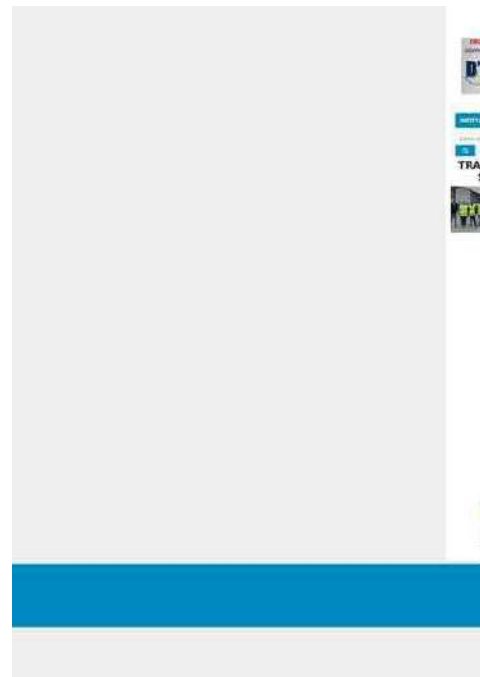
Trapani

TRAPANI, AFFIDATA LA GESTIONE DEL TERMINAL ALISCAFI. SETTE NUOVI ASSUNTI ALLA

redazione

Toccherà alla "Osp srl" di Palermo occuparsi del Terminal Aliscafi del porto di Trapani. La società è già presente negli scali di Palermo e Termini Imerese ed ora, si legge in una sua nota: "allarga il suo raggio d' azione con una nuova commessa che conferma una leadership nel settore e una operatività in continua espansione, soprattutto nell' area occidentale della Sicilia". Le garanzie del presidente della società Giuseppe Todaro: "Porteremo a Trapani la nostra esperienza mantenendo alti gli standard di qualità, con un ulteriore risultato per noi tutt' altro che secondario: in un momento di grande crisi economica, assumeremo infatti sette persone che si occuperanno del presidio, della pulizia e della cura del verde. Non solo qualità, efficienza e sostenibilità, dunque, ma anche massima attenzione al mantenimento dei livelli occupazionali". La nota della "Operazione e Servizi Portuali" aggiunge che "i sette lavoratori assunti sono tutti ex dipendenti della società a cui è scaduta la convenzione, che in un rapporto di grande collaborazione reciproca ieri ha passato le consegne alla Osp". La società palermitana ha dunque superato il bando che era stato definito dall' **Autorità Portuale** di **Sistema** della

Sicilia Occidentale e potrà così fornire nuovi servizi al porto trapanese con il sistema del partenariato pubblico-privato. L' attività al porto di Trapani La gestione del Terminal Aliscafi prevede - tra l' altro "un presidio stabile con almeno un' unità lavorativa dall' apertura alla chiusura del Terminal per il periodo che va dal primo ottobre al 30 aprile, mentre dal primo maggio al 30 settembre sarà presente una seconda unità dalle 10 alle 15 dal lunedì al venerdì e per le intere giornate del sabato e della domenica. Nella convenzione, che avrà una durata di vent' anni, è inserita pure la pulizia delle aree comuni, interne ed esterne - compresi i servizi igienici -, almeno 4 volte al giorno da ottobre ad aprile e almeno ogni due ore da maggio a settembre, ma anche interventi di pulizia delle aiuole esterne, incluso il decespugliamento, e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani raccolti durante gli interventi di pulizia". Ed ancora - continua la nota della società - , "l' area sarà aperta e presidiata dalle 5.30 del mattino alle 21.30, tutti i giorni, compresi weekend e festivi, ma gli orari potrebbero subire variazioni, anche in conseguenza delle modifiche della programmazione in arrivo e in partenza degli aliscafi o del passaggio ad orari estivi o invernali".



Assiterminal e Assologistica: canoni ridotti in di sostegno

Proposta per i terminal passeggeri alle prese con calo fatturato

(ANSA) - GENOVA, 05 MAR - Per sostenere i terminal, penalizzati dalle misure restrittive legate al Covid, Assiterminal, l'associazione dei terminalisti italiani e Assologistica (imprese della logistica, in vista del prossimo "di sostegno" invitano il ministero a riproporre una riduzione dei canoni di concessione proporzionale alla riduzione dei fatturati e un Fondo terminal passeggeri per i terminal crociere, considerando che il 2021 si prospetta "uguale al 2020 e il primo semestre anche peggio". Le due associazioni hanno inviato le due "ipotesi di norma funzionali alla tenuta del sistema delle aziende operanti nella portualità italiana coerentemente con i dettati normativi contenuti nei decreti ristori emanati nel corso del 2020 e con la legge di bilancio 2021" al ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, ai capigruppo di Camera e Senato, presidenti commissioni Trasporti/Bilancio di Camera e Senato. (ANSA).



Proposte Assiterminal e Assologistica al Governo

Redazione

GENOVA Le proposte di Assiterminal ed Assologistica per la costruzione del DI Sostegno sono contenute in una lettera firmata dai due presidenti, rispettivamente Luca Becce ed Andrea Gentile. La missiva che pubblichiamo di seguito, è stata inviata al MIMS, capigruppo Camera e Senato, presidenti commissioni Trasporti/Bilancio dei due rami del Parlamento, funzionale alla composizione di due ambiti centrali per il settore nel perdurare della situazione pandemica. In funzione dell'iter di elaborazione e predisposizione del cd Decreto Sostegno scrivono i presidente delle due associazioni, Ci permettiamo sottoporVi due ipotesi di norma funzionali alla tenuta del sistema delle aziende operanti nella portualità italiana coerentemente con i dettati normativi contenuti nei decreti ristori emanati nel corso del 2020 e con la legge di bilancio 2021, perdurando anche nel nostro settore gli effetti della pandemia soprattutto per quanto concerne le Stazioni Marittime al servizio dei traffici crocieristici. In sintesi le due proposte normative che Vi sottoponiamo prevedono: Riproposizione riduzione canoni concessori proporzionale alla riduzione dei fatturati, prendendo spunto dall' art.199, DL 34/20 e odg approvato in sede di conversione DL milleproroghe (inserito in relazione illustrativa); Riproposizione fondo terminal Passeggeri ex art.1, co.666, L.178/20, in considerazione del protrarsi della NON ripartenza dei traffici crocieristici (2020 = 94% vs 2019 stime I semestre 2021 (sulla base dei dati fornitici dagli operatori ad oggi) 99% vs 2019). Confidando in un Vostro interessamento a favore delle categorie di imprese e lavoratori da noi rappresentate, è evidente che le suddette istanze rappresentano un potenziale (per quanto non esaustivo) ausilio a tutto il settore della portualità indipendentemente dalla rappresentanza associativa: il nostro obiettivo è quello di promuovere istanze che possano avere una ricaduta positiva sul sistema dell'imprenditorialità portuale. Restando a disposizione per qualunque necessità di approfondimento e confronto. Assiterminal ed Assologistica, in sintesi, ritengono che queste tematiche abbiano valore per tutta la categoria che rappresentano, a prescindere dalla paternità di chi promuove le istanze, sottolineando che questo è e deve essere lo spirito associativo, nell'interesse generale delle categorie imprenditoriali del settore che rappresenta.



Porti e crociere, da Assiterminal e Assologistica due proposte di legge per la ripartenza dei traffici

Genova Riproposizione della riduzione canoni concessori per i porti italiani proporzionale al calo dei fatturati, prendendo spunto dall' art.199, DL 34/20 e Ordine del giorno (Odg) approvato in sede di conversione DL Milleproroghe (inserito in relazione illustrativa); e riproposizione del fondo Terminal Passeggeri ex art.1, co.666, L.178/20, in considerazione del protrarsi della mancata ripartenza dei traffici crocieristici (2020 = 94% contro 2019 stime I semestre 2021 (sulla base dei dati forniti dagli operatori ad oggi) 99% vs 2019). Sono le due proposte normative che i presidenti di Assiterminal e di Assologistica, Luca Becce e Andrea Gentile, hanno sottoposto con una lettera ai capigruppo e presidenti delle Commissioni Trasporti-Bilancio di Camera e Senato. L' obiettivo è quello di promuovere istanze che possano avere una ricaduta positiva sul sistema dell'imprenditorialità portuale, coerentemente con i dettati normativi contenuti nei decreti ristori emanati nel corso del 2020 e con la legge di bilancio 2021, perdurando anche nel nostro settore gli effetti della pandemia soprattutto per quanto concerne le Stazioni Marittime al servizio dei traffici crocieristici, si legge in un nota congiunta delle associazioni di categoria. (Nella foto: La Stazione Marittima di Genova)



Federlogistica: Merlo, 'Serve viceministro con delega ai porti'

Merlo: "Situazione di degrado nella governance di molti scali"

"E' indispensabile che il governo metta subito mano ai gravissimi problemi di gestione che paralizzano il comparto marittimo e che auspicabilmente il ministro Giovannini, chiamato ad agire su tanti fronti, deleghi uno dei suoi due viceministri a seguire full time la politica marittimo portuale del Paese". Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confraspporto, chiede il viceministro per i porti per risolvere la " situazione di degrado nella governance di gran parte dei porti italiani". "Gran parte delle Autorità di sistema portuale - sottolinea - si limitano alla gestione ordinaria perché ancora in attesa della nomina del presidente, due Autorità sono da commissariare e il caso di Gioia Tauro, il porto che più è cresciuto nell' ultimo anno, presenta una situazione a dir poco paradossale. Ormai ciclicamente esplodono conflittualità e contrasti sul tema delle concessioni, con un rituale che si è ripetuto in questi giorni a Civitavecchia e Livorno e che trova motivazione comune in un ritardo ormai di 27 anni nel varo del regolamento unico sulle concessioni che avrebbe dovuto far parte integrante della riforma portuale del 1994". Un regolamento che secondo Merlo potrebbe essere predisposto in tempi brevi. Anche il conflitto in atto nel porto di Genova, "bloccato dallo sciopero dei portuali dopo decenni di pace sociale - prosegue il presidente di Federlogistica - evidenzia ancora una volta come spesso i concessionari fatichino a riconoscere all' **Adsp** un ruolo di autorità di regolazione; ruolo che oggi è difeso con armi spuntate". (ANSA).



Merlo: "Degrado governance spinge i porti italiani verso lo stallo"

Fuori provincia - I porti italiani non possono più aspettare e, se - come è vero - un' importante potenzialità di ripresa dell' intero sistema economico nazionale transita proprio attraverso le banchine degli scali marittimi, è indispensabile che il Governo metta subito mano ai gravissimi problemi di gestione che paralizzano questo comparto e che, auspicabilmente, il Ministro Giovannini, chiamato ad agire su tanti fronti, deleghi uno dei suoi Vice Ministri a seguire full time la politica marittimo-portuale del Paese. Secondo Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica-Confraspporto, la situazione di "degrado", nella governance di gran parte dei porti italiani, li sta inesorabilmente spingendo verso una situazione di stallo e quindi di perdita di competitività.

"Gran parte delle Autorità di Sistema Portuale - sottolinea Merlo - si limitano alla gestione ordinaria perchè ancora in attesa della nomina del presidente, due Autorità sono da commissariare e il caso di Gioia Tauro, il porto che più è cresciuto nell' ultimo anno, presenta una situazione a dir poco paradossale. Ormai ciclicamente esplodono conflittualità e contrasti sul tema delle concessioni, con un rituale che si è ripetuto in questi giorni a Civitavecchia e

Livorno e che trova motivazione comune in un ritardo ormai di 27 anni nel varo del regolamento unico sulle concessioni che avrebbe dovuto far parte integrante della riforma portuale del 1994". Secondo il Presidente di Federlogistica-Confraspporto, questo regolamento potrebbe essere predisposto in tempi brevi anche attraverso un lavoro congiunto fra Ministero e Autorità di regolazione sui trasporti. Ma ciò non accade e il conflitto in atto nel porto di Genova, bloccato dallo sciopero dei portuali dopo decenni di pace sociale, "evidenzia ancora una volta come spesso i concessionari fatichino a riconoscere all' AdSP un ruolo di autorità di regolazione; ruolo che oggi è difeso con armi spuntate". "Da tutto ciò - conclude Merlo - emerge la necessità cogente di garantire all' intero settore portuale una visione moderna e un assetto stabile ed efficiente; risultato questo, che, in considerazione del grande lavoro che dovrà affrontare il Ministro Giovannini su tutti i fronti, potrebbe essere favorito da un delega a un Vice Ministro a seguire la politica Marittimo portuale del Paese con la continuità necessaria". Venerdì 5 marzo 2021 alle 21:49:26 Redazione.



Merlo (Federlogistica): subito una politica per il comparto marittimo e portuale

(FERPRESS) Roma, 5 MAR I porti italiani non possono più aspettare e, se come è vero un'importante potenzialità di ripresa dell'intero sistema economico nazionale transita proprio attraverso le banchine degli scali marittimi, è indispensabile che il Governo metta subito mano ai gravissimi problemi di gestione che paralizzano questo comparto e che, auspicabilmente, il Ministro Giovannini, chiamato ad agire su tanti fronti, deleghi uno dei suoi Vice Ministri a seguire full time la politica marittimo-portuale del Paese. Secondo Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica-Confrasperto, la situazione di degrado, nella governance di gran parte dei porti italiani, li sta inesorabilmente spingendo verso una situazione di stallo e quindi di perdita di competitività. Gran parte delle Autorità di Sistema Portuale sottolinea Merlo si limitano alla gestione ordinaria perchè ancora in attesa della nomina del presidente, due Autorità sono da commissariare e il caso di Gioia Tauro, il porto che più è cresciuto nell'ultimo anno, presenta una situazione a dir poco paradossale. Ormai ciclicamente esplodono conflittualità e contrasti sul tema delle concessioni, con un rituale che si è ripetuto in questi giorni a Civitavecchia e Livorno e che trova motivazione comune in un ritardo ormai di 27 anni nel varo del regolamento unico sulle concessioni che avrebbe dovuto far parte integrante della riforma portuale del 1994. Secondo il Presidente di Federlogistica-Confrasperto, questo regolamento potrebbe essere predisposto in tempi brevi anche attraverso un lavoro congiunto fra Ministero e Autorità di regolazione sui trasporti. Ma ciò non accade e il conflitto in atto nel porto di Genova, bloccato dallo sciopero dei portuali dopo decenni di pace sociale, evidenzia ancora una volta come spesso i concessionari faticino a riconoscere all'AdSP un ruolo di autorità di regolazione; ruolo che oggi è difeso con armi spuntate. Da tutto ciò conclude Merlo emerge la necessità cogente di garantire all'intero settore portuale una visione moderna e un assetto stabile ed efficiente; risultato questo, che, in considerazione del grande lavoro che dovrà affrontare il Ministro Giovannini su tutti i fronti, potrebbe essere favorito da un delega a un Vice Ministro a seguire la politica Marittimo portuale del Paese con la continuità necessaria.



Merlo (Federlogistica): necessario attivare una politica per il comparto marittimo-portuale

Opportuna - ha sottolineato - una specifica delega ad un vice ministro Federlogistica-Contrasporto ha sottolineato l' assoluta urgenza di attivare una politica per il comparto marittimo e portuale. Evidenziando che «i porti italiani non possono più aspettare e, se - come è vero - un' importante potenzialità di ripresa dell' intero sistema economico nazionale transita proprio attraverso le banchine degli scali marittimi, è indispensabile - ha spiegato il presidente della federazione, Luigi Merlo - che il governo metta subito mano ai gravissimi problemi di gestione che paralizzano questo comparto e che, auspicabilmente, il ministro Giovannini, chiamato ad agire su tanti fronti, deleghi uno dei suoi vice ministri a seguire full time la politica marittimo-portuale del Paese».

Merlo ha esposto la situazione della portualità italiana che - ha rilevato - rischia di spingere i porti verso una situazione di stallo e quindi di perdita di competitività: «gran parte delle Autorità di Sistema Portuale - ha specificato - si limitano alla gestione ordinaria perché ancora in attesa della nomina del presidente, due Autorità sono da commissariare e il caso di Gioia Tauro, il porto che più è cresciuto nell' ultimo anno, presenta una situazione a dir poco paradossale. Ormai ciclicamente esplodono conflittualità e contrasti sul tema delle concessioni, con un rituale che si è ripetuto in questi giorni a Civitavecchia e Livorno e che trova motivazione comune in un ritardo ormai di 27 anni nel varo del regolamento unico sulle concessioni che avrebbe dovuto far parte integrante della riforma portuale del 1994». A tal proposito il presidente di Federlogistica-Contrasporto ha rimarcato la necessità che questo regolamento venga predisposto in tempi brevi anche attraverso un lavoro congiunto fra Ministero e Autorità di Regolazione dei Trasporti. Ma - ha denunciato - ciò non accade e il conflitto in atto nel porto di Genova, bloccato dallo sciopero dei portuali dopo decenni di pace sociale, «evidenzia ancora una volta come spesso i concessionari faticano a riconoscere all' **AdSP** un ruolo di autorità di regolazione, ruolo che oggi è difeso con armi spuntate». «Da tutto ciò - ha concluso Merlo - emerge la necessità cogente di garantire all' intero settore portuale una visione moderna e un assetto stabile ed efficiente. Risultato questo che, in considerazione del grande lavoro che dovrà affrontare il ministro Giovannini su tutti i fronti, potrebbe essere favorito da un delega a un vice ministro a seguire la politica marittimo-portuale del Paese con la continuità necessaria».



FEDERLOGISTICA Merlo: Subito una politica per il comparto marittimo e portuale

Auspicata la delega a un vice-Ministro per le competenze sugli scali marittimi i porti italiani non possono più aspettare e, se come è vero un'importante potenzialità di ripresa dell'intero sistema economico nazionale transita proprio attraverso le banchine degli scali marittimi, è indispensabile che il Governo metta subito mano ai gravissimi problemi di gestione che paralizzano questo comparto e che, auspicabilmente, il Ministro Giovannini, chiamato ad agire su tanti fronti, deleghi uno dei suoi Vice Ministri a seguire full time la politica marittimo-portuale del Paese. Secondo Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica-Confrtrasporto, la situazione di degrado, nella governance di gran parte dei porti italiani, li sta inesorabilmente spingendo verso una situazione di stallo e quindi di perdita di competitività. Gran parte delle Autorità di Sistema Portuale sottolinea Merlo si limitano alla gestione ordinaria perchè ancora in attesa della nomina del presidente, due Autorità sono da commissariare e il caso di Gioia Tauro, il porto che più è cresciuto nell'ultimo anno, presenta una situazione a dir poco paradossale. Ormai ciclicamente esplodono conflittualità e contrasti sul tema delle concessioni, con un rituale che si è ripetuto in questi giorni a Civitavecchia e Livorno e che trova motivazione comune in un ritardo ormai di 27 anni nel varo del regolamento unico sulle concessioni che avrebbe dovuto far parte integrante della riforma portuale del 1994. Secondo il Presidente di Federlogistica-Confrtrasporto, questo regolamento potrebbe essere predisposto in tempi brevi anche attraverso un lavoro congiunto fra Ministero e Autorità di regolazione sui trasporti. Ma ciò non accade e il conflitto in atto nel porto di Genova, bloccato dallo sciopero dei portuali dopo decenni di pace sociale, evidenzia ancora una volta come spesso i concessionari faticano a riconoscere all'AdSP un ruolo di autorità di regolazione; ruolo che oggi è difeso con armi spuntate. Da tutto ciò conclude Merlo emerge la necessità cogente di garantire all'intero settore portuale una visione moderna e un assetto stabile ed efficiente; risultato questo, che, in considerazione del grande lavoro che dovrà affrontare il Ministro Giovannini su tutti i fronti, potrebbe essere favorito da un delega a un Vice Ministro a seguire la politica Marittimo portuale del Paese con la continuità necessaria.



Santi (Federagenti) a Giovannini: «Dal Governo solo deboli cenni a porti e logistica»

«L'Italia regala a porti, hub logistici stranieri miliardi di fatturato» - denuncia il presidente di Federagenti, Alessandro Santi in una lettera aperta diretta al ministro Giovannini, come contributo reale al Governo.

ROMA - Federagenti, Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandati Marittimi e Mediatori Marittimi, scrive una lettera aperta - a firma del presidente Alessandro Santi - al ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, come contributo reale al governo "affinché vengano compiute le uniche scelte in grado di determinarne il rilancio" - Porti, economia marittima e logistica, contribuisce al PIL del Paese per quasi il 10% - spiega il presidente Santi - Il sistema determina in modo strategico la competitività delle aziende italiane sui mercati internazionali. "Eppure nel programma di questo Governo" - denuncia il presidente di Federagenti - "vediamo solo deboli cenni all'importanza strategica di questo comparto". Ecco il testo della lettera di Federagenti:

«ScrivendoLe questa breve e sintetica lettera aperta non vogliamo consumare un rituale né tantomeno lanciare slogan. Vogliamo solo fornire un piccolo, pensiamo, importante contributo. Un contributo che è certamente di parte, visto che il settore nel quale lavoriamo e operiamo insieme con circa 8000 addetti diretti e con un indotto occupazionale di gran lunga superiore, è la nostra ragione di esistere come imprese e come comunità. Ma vuole essere anche e soprattutto, mi creda, un contributo reale al governo di questo Paese affinché vengano compiute le uniche scelte in grado di determinarne il rilancio. I porti, l'economia marittima e la logistica, questo il campo nel quale le nostre aziende operano, contribuisce al PIL del Paese per quasi il 10 per cento. I nostri porti producono un gettito fiscale di oltre 15 miliardi all'anno. Il sistema trasportistico e logistico che fa perno sui porti determina in modo decisivo e strategico la competitività delle aziende italiane sui mercati internazionali. Eppure, anche nel programma di questo Governo, vediamo solo deboli cenni all'importanza strategica di questo comparto. Lei è stato chiamato a ricoprire una posizione fondamentale anche in relazione al PNRR con lo scopo di risollevare il Paese da una crisi sanitaria ed economica senza precedenti, determinata dalla pandemia. Ci rivolgiamo per questo a Lei fornendole tutta la disponibilità possibile a collaborare, in particolare per offrirle una chiave di lettura dei numeri che questo Paese, troppe volte definitosi una portaerei allungata sul Mediterraneo, evidentemente continua a ignorare. Senza porti, trasporti marittimi e logistici efficienti, molti se non tutti gli investimenti che verranno fatti, compresi quelli diretti alla sostenibilità o alla digitalizzazione, si potrebbero dimostrare vani. Mi scuso per essere stato forse troppo diretto e franco, ma come Lei ben sa il Paese oggi non ha più tempo di aspettare o di subire le conseguenze della ingiustificata scarsa conoscenza di se stesso, della propria storia e delle proprie potenzialità. Quella mancata conoscenza che ci porta oggi a regalare a porti e hub logistici stranieri miliardi di fatturato, a Dogane estere miliardi di gettito e a continuare a non decidere sulla realizzazione di infrastrutture logistiche, in grado di innescare una spirale virtuosa di occupazione, ricchezza e rilancio sostenibile di territori o intere regioni del nostro Paese».



Informazioni Marittime

Focus

Economia marittima, Federagenti scrive a Giovannini: "Il governo ci ignora"

Lettera al ministro delle Infrastrutture, ricordandogli l'importanza di un settore da 8 mila addetti e 15 miliardi di gettito fiscale

«Nel programma di questo governo vediamo solo deboli cenni all'importanza strategica dell'economia marittima». Lo scrive Alessandro Santi, presidente di Federagenti, in una lettera inviata al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini. Il settore del trasporto marittimo e della logistica, ricorda Santi, occupa direttamente 8 mila addetti diretti, escludendo l'indotto, contribuendo al PIL dell'Italia per quasi il 10 per cento. I gettiti fiscali dei porti si aggira sui 15 miliardi di euro l'anno. «Lei - continua Santi riferendosi a Giovannini - è stato chiamato a ricoprire una posizione fondamentale anche in relazione al Piano nazionale ripresa e resilienza con lo scopo di risollevare il Paese da una crisi sanitaria ed economica senza precedenti». Il cluster del mare è ignorato, secondo Federagenti, ma «senza porti, trasporti marittimi e logistici efficienti, molti se non tutti gli investimenti che verranno fatti, compresi quelli diretti alla sostenibilità o alla digitalizzazione, si potrebbero dimostrare vani. Quella mancata conoscenza che ci porta oggi a regalare a porti e hub logistici stranieri miliardi di fatturato, a Dogane estere miliardi di gettito e a continuare a non decidere sulla realizzazione di infrastrutture logistiche, in grado di innescare una spirale virtuosa di occupazione, ricchezza e rilancio sostenibile di territori o intere regioni del nostro Paese».



I porti italiani non possono piú aspettare

Redazione

ROMA I porti italiani non possono piú aspettare e, se come è vero un'importante potenzialità di ripresa dell'intero sistema economico nazionale transita proprio attraverso le banchine degli scali marittimi, è indispensabile che il Governo metta subito mano ai gravissimi problemi di gestione che paralizzano questo comparto e che, auspicabilmente, il ministro Giovannini, chiamato ad agire su tanti fronti, deleghi uno dei suoi Vice Ministri a seguire full time la politica marittimo-portuale del Paese. Secondo Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confrasperto, la situazione di degrado, nella governance di gran parte dei porti italiani, li sta inesorabilmente spingendo verso una situazione di stallo e quindi di perdita di competitività. Gran parte delle Autorità di Sistema portuale sottolinea Merlo si limitano alla gestione ordinaria perchè ancora in attesa della nomina del presidente, due Autorità sono da commissariare e il caso di Gioia Tauro, il porto che piú è cresciuto nell'ultimo anno, presenta una situazione a dir poco paradossale. Ormai ciclicamente esplodono conflittualità e contrasti sul tema delle concessioni, con un rituale che si è ripetuto in questi giorni a Civitavecchia e Livorno e che trova motivazione comune in un ritardo ormai di 27 anni nel varo del regolamento unico sulle concessioni che avrebbe dovuto far parte integrante della riforma portuale del 1994. Secondo il presidente di Federlogistica-Confrasperto, questo regolamento potrebbe essere predisposto in tempi brevi anche attraverso un lavoro congiunto fra Ministero e Autorità di regolazione sui trasporti. Ma ciò non accade e il conflitto in atto nel porto di Genova, bloccato dallo sciopero dei portuali dopo decenni di pace sociale, evidenzia ancora una volta come spesso i concessionari faticino a riconoscere all'AdSp un ruolo di autorità di regolazione; ruolo che oggi è difeso con armi spuntate. Da tutto ciò conclude Merlo emerge la necessità cogente di garantire all'intero settore portuale una visione moderna e un assetto stabile ed efficiente; risultato questo, che, in considerazione del grande lavoro che dovrà affrontare il ministro Giovannini su tutti i fronti, potrebbe essere favorito da un delega a un Vice Ministro a seguire la politica Marittimo portuale del Paese con la continuità necessaria.



Salvini: le nomine nelle AdSP

LIVORNO Ha presenziato l'inaugurazione della Eco Livorno su invito dell'amico Guido Grimaldi, ha visitato velocemente il terminal in tensostruttura della compagnia, ha voluto ringraziare e promettere la tutela dei lavoratori dei porti. E c'è stato modo, dopo le sue dichiarazioni sulla nave, anche di una fulminante intervista. Eccola. Senatore Matteo Salvini, la sua presenza a questa cerimonia è una testimonianza, come lei ha ribadito poco fa, dell'importanza che il vostro governo attribuisce ai porti e alla logistica verde Sono grato all'armamento Grimaldi dell'invito a questo evento che segna un momento importante dell'impegno dell'imprenditoria italiana sul mare. Le Autostrade del Mare sono una

realtà non solo economica ma anche sociale e rispondono ai criteri che abbiamo sempre sostenuto per una logistica moderna, ecologica e veloce. Proprio la velocità deve caratterizzare le nostre scelte per fronteggiare pandemia e crisi economica: dobbiamo aiutare gli imprenditori a fare il loro mestiere snellendo pratiche e burocrazia, puntando sulle infrastrutture di trasporto che non sono solo ferrovie e strade ma anche mare e porti. Velocizzare e sburocrazizzare è il sogno di ogni impresa. Però oggi siamo di fronte a molti dei sistemi portuali bloccati di fatto dal mancato rinnovo o dalla conferma dei presidenti, con problemi gestionali gravissimi. Non ne ero al corrente, questi primi giorni di governo sono strapieni di urgenze. Mi prendo l'impegno di sollecitare subito l'intervento del nostro viceministro al MIT. I porti devono funzionare al meglio senza altre perdite di tempo.

